Într-o zi, însă, Albăstriţa n-a mai parcat lîngă Violeta, ci s-a dus sub cel de-al treilea arbore, în colţul grădinii, pe locul unui Oltcit care plecase cu stăpînul său în alt oraş. Lîngă ea dormita Roşcata cea dornică de veşti:

— Ce e? Ce s-a petrecut cu voi?

Albăstriţa, încărcată de nervi, a izbucnit, spunîndu-i, aproape dintr-o dată, că se săturase de mofturile Violetei, că n-o să mai meargă niciodată împreună nicăieri, fiindcă altfel ar risca s-ajungă la fier vechi. Fiindcă, iată, ce se petrecea:

Violeta pare drăguţă, sensibilă, curtenitoare, gingaşă, dar în realitate e o egoistă greu de suportat, i-a povestit Roşcatei, Albăstriţa. Nici n-apucă să iasă bine la drum şi se şi repede printre celelalte maşini, ca şi cum n-ar fi decît ea pe şosea. Se uită într-o parte şi-n alta, îşi caută loc, se strecoară, face piruiete, o ia înaintea tuturor. Nu mai vorbesc de marile camioane pe care, bineînţeles, că le depăşeşte, dar cum? Numai cu fiţe şi cu gesturi iritante, ba, uneori, ţipă ca o isterică strigînd să se dea imediat la o parte din calea ei. Mereu dă impresia că unde vrea ea s-ajungă e aşteptată de Prinţul autoturismelor sau că de prezenţa ei în locul acela depinde existenţa pe viitor a tuturor maşinilor lumii. Iar eu, ce puteam să fac? Mă ţineam după ea că deeh!, îmi era prietenă! Cînd ajungeam, ne odihneam, dar ea, neastîmpărată, ar fi vrut să plecăm imediat. Şi îmi dădeam seama că dacă am fi ajuns chiar cu o oră mai tîrziu tot acolo am fi fost: pe marginea unui lac unde, să spun drept, nu se petreceau cine ştie ce lucruri deosebite. Dar ea, mereu iritată, voia ca într-o zi să colinde peste tot. Seara, cînd ne întorceam, tremuram de teamă. Ţîşnea pe şosea ca o rachetă cu zbor orizontal. „Ce mă fac cu ea?" îmi ziceam, şi-o luam şi eu la goană, să nu ne pierdem una de alta. Mi se părea că n-aveam roţi ci tălpi de schiuri şi făceam slalom printre suratele noastre care îşi aprindeau ochii speriate, dîndu-se repede, într-o parte. Dar dacă n-ar fi reuşit să lase cale liberă?

M-am gîndit: de ce să-i mai ţin isonul cînd prin comportarea ei m-ar putea mutila? De ce să fiu prietenă cu ea, din moment ce mi se arată ca un duşman? Ea poate se amuză, dar sînt lucruri cu care nu trebuie să te joci. E ca şi cum ai arunca beţe de chibrit într-o pădure, după ce le-ai aprins. Nu e oare incendiul gata să se nască?

Ascultînd-o, Roşcata cea dornică de veşti s-a întristat.

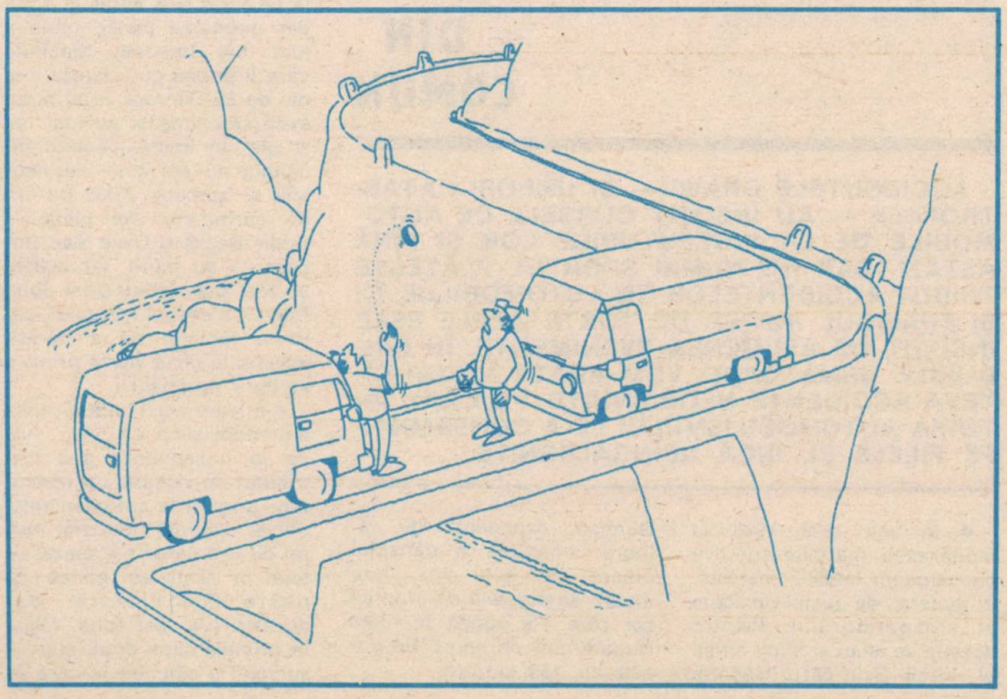
— Îmi pare rău, a zis ea.

Apoi a întrebat-o:

— Şi n-o să vă mai împăcaţi?

Albăstriţa a meditat o clipă, apoi s-a hotărît:

— Ba da, o să fim din nou prietene. Dar numai după ce o să-i deschid ochii spre ce ar putea să se întîmple cu viaţa ei dacă n-o să-şi schimbe atitudinea faţă de drumurile publice.



ACCIDENTE IEȘITE DIN COMUN

ACCIDENTELE GRAVE — ȘI UNEORI CATASTROFALE — AU ÎNSOȚIT CURSELE DE AUTOMOBILE DE LA ÎNCEPUTURILE LOR ȘI PÎNĂ ASTĂZI. DAR NU NUMAI SPORTUL PLĂTEȘTE TRIBUT ACCIDENTELOR CU AUTOMOBILUL, CI ȘI TRAFICUL RUTIER DE TOATE ZILELE ESTE ÎNSOȚIT DE ASEMENEA EVENIMENTE. ÎN RÎNDURILE URMĂTOARE, VOM ARĂTA NUMAI CÎTEVA ACCIDENTE NEOBIȘNUITE, PE CARE ISTORIA AUTOMOBILISMULUI LE-A CONSEMNAT PE FILELE EI, ÎNCĂ NEÎNGĂLBENITE.

• În anii 1929—1930, la modă erau mașinile sportive cu caroserii inedite, marcate, în general, de gustul personal al cumpărătorului. Printre aceștia se aflau și mulți artiști ai vremii. Este cazul Isadorei Duncan, exponentă de valoare mondială a dansului clasic din acei ani, care moare strangulată de propriul șal care s-a agățat în roata Bugatti-ului de sport, ce gonea cu 150 km/oră.

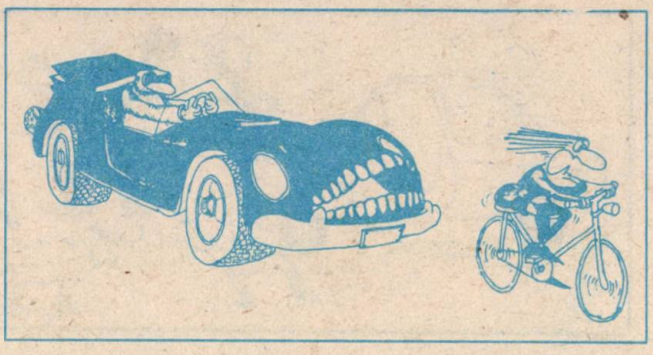
• În anul 1955, în timpul cursei de 24 de ore de la Le Mans, pilotul Hawthorn, care conducea un Jaguar, a încercat să-și depășească un compatriot, pe Macklin, pentru a ieși din fluxul cursei și a se retrage la standul de alimentare. Macklin, surprins, a frînat sec și a așezat mașina, un Austin-Healey, de-a curmezișul pistei. Levegh, un concurent care venea din spate, n-a mai avut timp să evite coliziunea și mașina sa, un Mercedes, a percutat automobilul lui Macklin, apoi s-a lovit de zidul de protecție și a zburat spre spectatori, omorînd 80 de persoane și rănind grav alte 120. „Actor" al acestei drame a fost și marele Juan Manuel Fangio care, însă, printr-o deosebită prezență de spirit, a trecut prin flăcările incendiului, evitînd carambolul și ieșind nevătămat.

• În vara anului 1964, pe pista de la Indianapolis (S.U.A.), peste 300.000 de spectatori plătitori au fost martorii unei drame. Pilotul Dave Mac Donald, care conducea un „Thompson Ford", a pierdut controlul volanului la un viraj și a intrat în zidul din marginea pistei, unde a luat foc imediat. Mașinile care îl urmau cu o viteză medie de 327 km/oră, n-au putut evita ciocnirea și au luat foc și ele. În impresionantul incendiu au ars cinci automobile și aproape 2.000 de litri de carburant. Doi piloți — Eddie Sachs și Dave Mac Donald — au murit, iar ceilalți au fost grav răniți. Doar John Parnell a scăpat mai ușor, datorită faptului că a părăsit mașina în plină viteză printr-o săritură acrobatică.

• În vara anului 1966, cursa automobilistică de 500 mile de la Indianapolis și-a luat tributul de victime: un concurent a murit la antrenamentul oficial, datorită unui ziar purtat de vînt care i s-a așezat pe față în timp ce gonea cu peste 200 km/oră. Dar aceasta n-a fost totul. Chiar în primele clipe după start, a survenit o ciocnire în care au

fost angrenate 11 automobile. Din întîmplare nici un pilot n-a decedat, dar toate mașinile — valorînd la acea vreme peste două milioane și jumătate de dolari — au ars. La acest „act" al cursei au asistat 250.000 de spectatori plătitori.

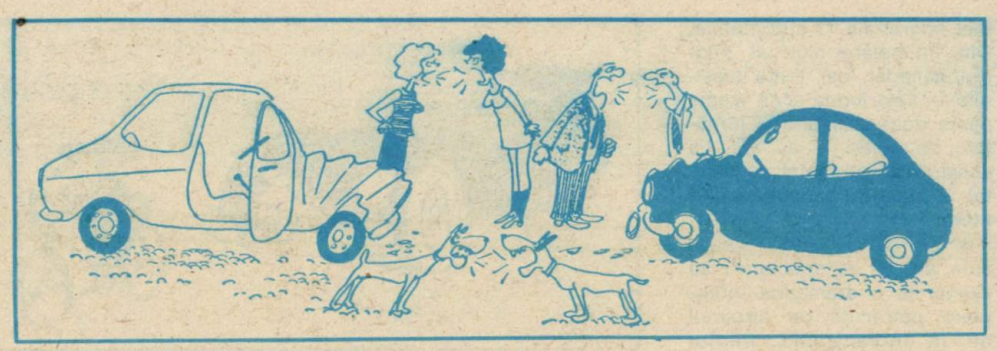
● La 28 mai 1973, cîteva sute de mii de spectatori au asistat la o dramatică întîmplare petrecută pe circuitul de la Indianapolis. Pilotul Bobby Unser, care conducea o mașină Eagle echipată cu motor Offenhauser, a țîșnit înainte încă din primul tur. Dar nici nu s-a încheiat primul tur și s-a dezlănțuit dezastrul. Pilotul Jerry Grant, aflat la mijlocul convoiului a lovit cu mașina sa automobilul lui Salt Walther. Acesta din urmă a fost proiectat în zidul de protecție, de unde a ricoșat făcînd un spectaculos zbor pe deasupra pistei și, după cădere, angajînd în accident încă 12 automobile. În timpul exploziei, metanolul din rezervorul mașinii lui Walther s-a răspîndit spre tribună, incendiind hainele a 13 spectatori. Lovit puternic și ars la față și la mîini, Walther a fost transportat la spital în stare desperată. Cursa a fost oprită din cauza unei ploi torențiale. La 30 mai 1973 s-a reluat turbata „coridă". La un moment dat, Swede Savage se află în fruntea plutonului de alergători pînă în turul 50. El gonea nebunește la volanul mașinii sale Eagle, avînd de bună seamă în minte speranța unei victorii ce se apropia. Dar din cauza uleiului



împrăștiat peste tot de motoarele explodate, pista devenise extrem de alunecoasă. La ieșirea dintr-un viraj, Savage n-a mai putut stăpîni bolidul încărcat cu cîteva sute de litri de metanol și s-a izbit de zidul de protecție. Din nou explozie, din nou incendiu. În stare gravă, pilotul a fost dus la spital și, peste cîteva săptămîni, a murit. Grăbită să se deplaseze la locul accidentului, o ambulanță a strivit în calea sa un biet mecanic al echipei STP. Și cam tot în același timp, un fotoreporter urcat pe un turn, unde nici un alt confrate de al său nu îndrăznise să se urce, s-a prăbușit de acolo sporind cu încă o victimă „bilanțul" acestui concurs.

● În primăvara anului 1975, Marele Premiu al Spaniei s-a desfășurat pe circuitul de la Montjuich. Întrecerea trebuia să se desfășoare pe parcursul a 75 ture de circuit. Din păcate, concurenții n-au putut acoperi nici măcar jumătate din distanța fixată, pentru că, în turul al 26-lea, s-a produs un grav accident: aripa deportată a mașinii lui Rolf Stommelen s-a desprins și a zburat spre tribune. Cum pe tronsonul respectiv (un viraj larg, de stînga, în pantă ușoară) se rula cu 270—280 km/oră, automobilul lui Stommelen s-a dezechilibrat și a început un dans fantastic dintr-o parte în alta a pistei. În final, mașina s-a oprit într-o glisieră de securitate, dar bucăți din ea au fost proiectate cu putere spre spectatori, oficiali și ziariști. Pilotul a scăpat cu viață, însă în accident au murit cinci persoane (printre care și doi ziariști), iar alte șase au fost grav rănite.

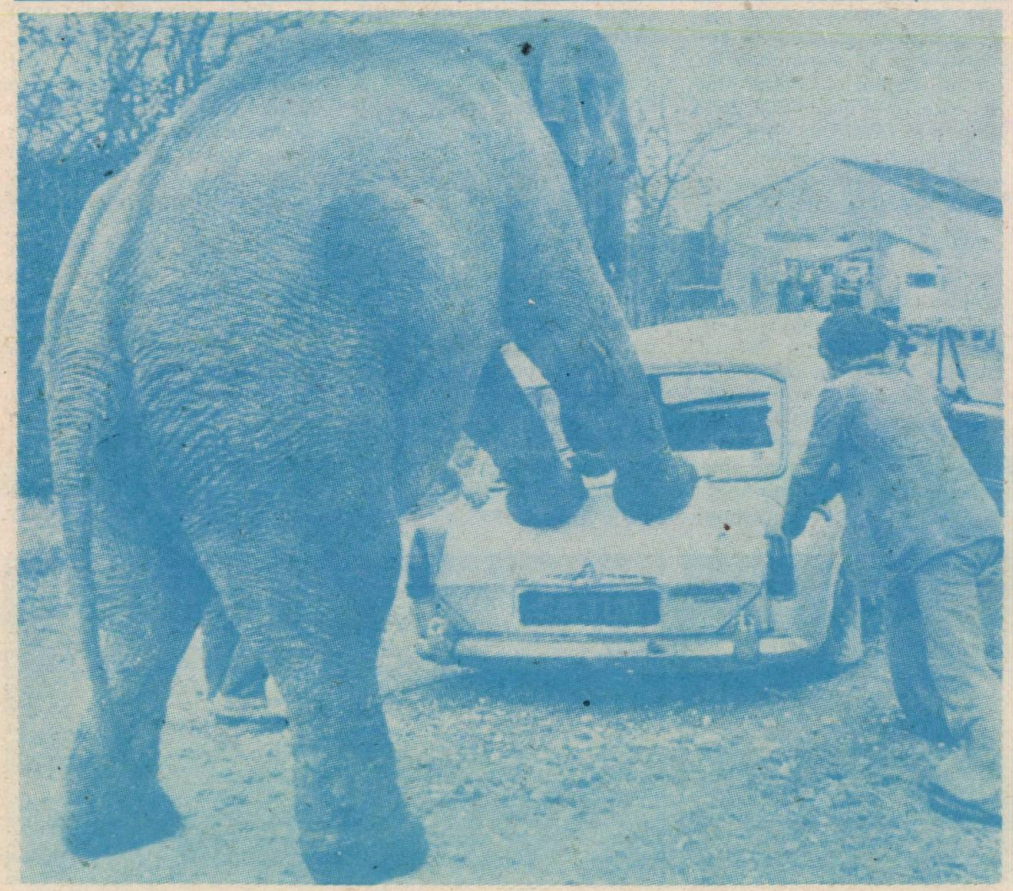
● În vara anului 1975 la Belfast (capitala Irlandei de Nord) un bărbat angajat în traversarea unei străzi a fost lovit mai întîi de un taxi; apoi, în timp ce se afla încă la pămînt, a fost izbit de un al doilea automobil, care l-a azvîrlit spre trotuarul opus. În momentul cînd mai multe persoane s-au repezit să-i vină în ajutor a apărut o autodubă



care, nereușind să evite grupul de pietoni, l-a lovit din nou pe accidentat și pe alți doi inși. În sfîrșit, o altă mașină, venind din spate, a dat la rîndul ei peste nefericitul trecător. Ca prin minune, însă, acesta a suportat cu bine veritabilul „șoc automobilistic", alegîndu-se doar cu un picior rupt și ușoare fracturi în regiunea lombară și zona cutiei craniene.

● La începutul verii anului 1976, în orașul Sao Bento (Braziția) o mașină a derapat pe un tronson umed, „a ras" o trecere de pietoni omorînd patru persoane, s-a urcat pe trotuar, unde a omorît alți trei, s-a rostogolit peste plaja unui ștrand, omorînd încă șase, ca să cadă în bazinul plin cu oameni, unde a mai omorît încă patru persoane.

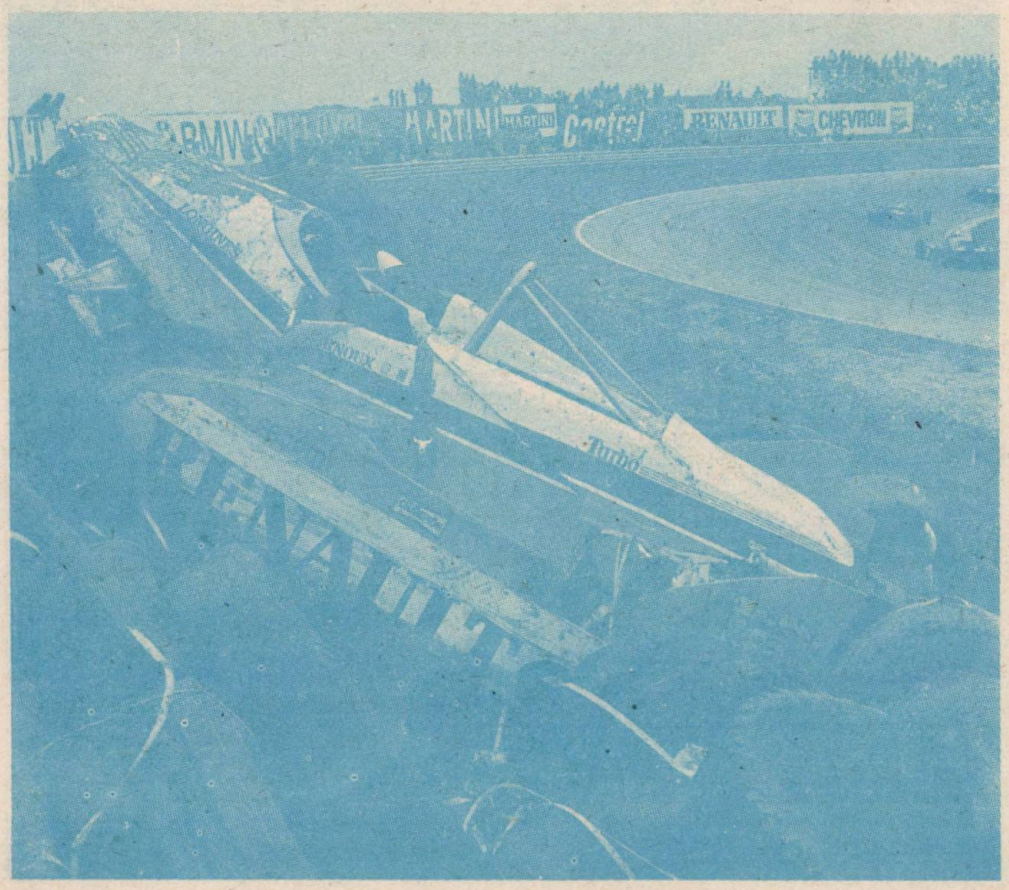
I.M.



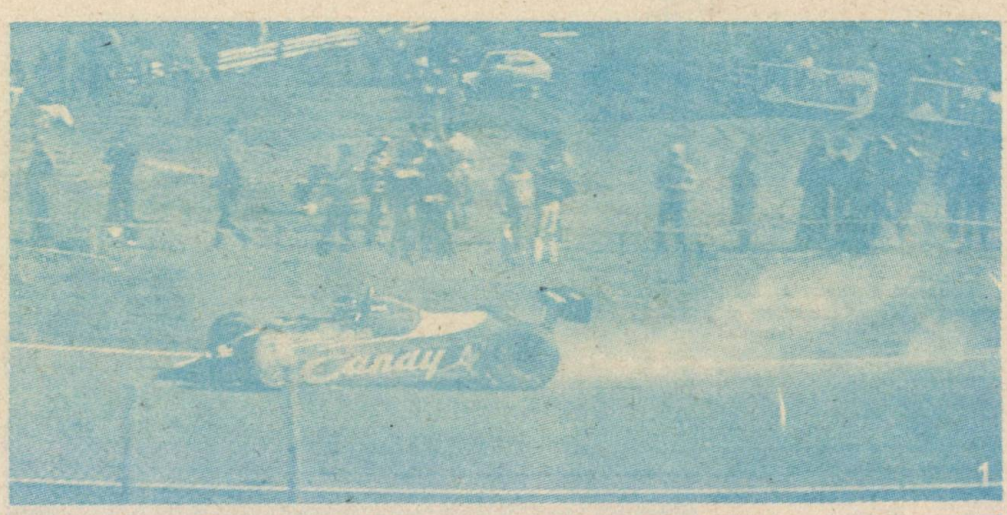
1—2. Un accident, în virajul Tarzan, de pe autodromul Zandvoort. Renè Arnoux (pe atunci în echipa Renault) pierde o roată de la maşină şi ajunge în grămada de cauciucuri. Coliziunea s-a produs la peste 260 km/h şi totuşi, pilotul a scăpat nevătămat.

3. Tot la Zandvoort a trecut printr-un accident spectaculos şi tînărul pilot Derek Daly (Tyrrell). Trei din fazele accidentului, din care pilotul nu s-a ales nici măcar cu o zgîrietură, se pot vedea în imaginile alăturate.

1



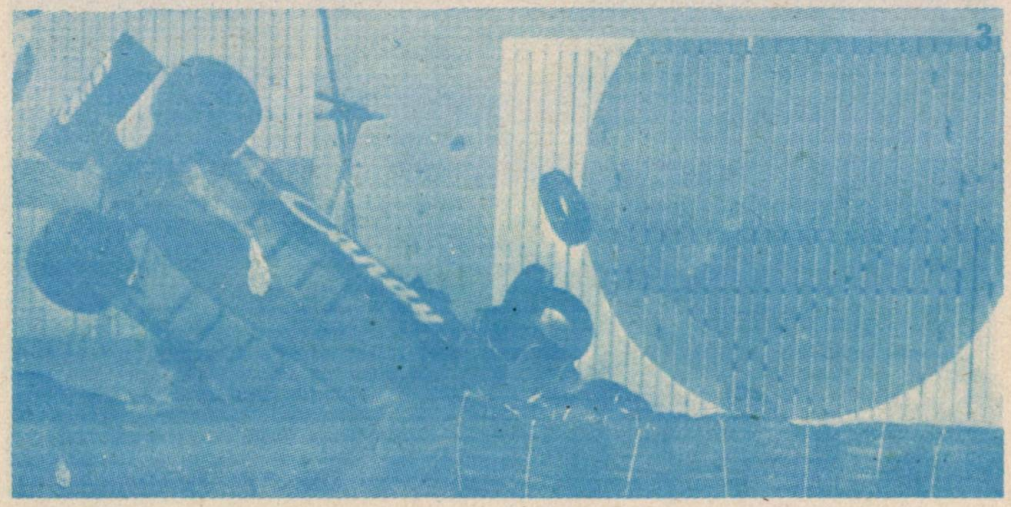
2



1

3

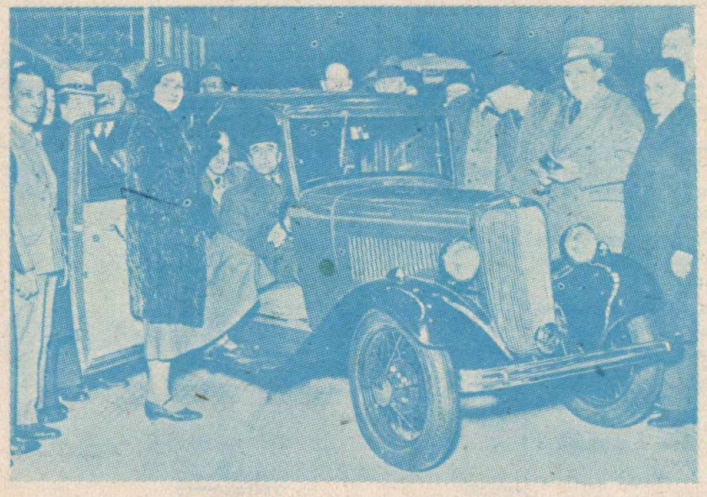
2



3

mozaic

Poliția rutieră a orașului australian Queensland acționînd împotriva vitezomanilor înarmat cu o cameră de luat vederi, polițistul fotografiază autoturismul delincvent, înregistrînd automat ziua, ora și minutul comiterii infracțiunii.



Fotografie de epocă, datînd din luna februarie 1932! Cu ocazia salonului special „Ford Motor Exhibition" a fost expus modelul „Ford Y", a cărui producție de serie a început în august 1932.

CONFLICTUL „CADOURILOR"!

Mai multe firme americane, specializate în locații de autoturisme - Hertz, Avis, National etc. - s-au aflat în conflict, acuzîndu-se reciproc de deturnare de clienți. Se spune că, în ultima vreme, birourile a două mari agenții „s-au transformat actualmente în veritabile temple de ofrande oferite clienților". Cel care dorește să i se rezerve un autoturism, la una din firmele citate, se vede în fața unui splendid cadou publicitar.

Marile societăți nu umblă cu jumătăți de măsură. Pentru o singură comandă, „Hertz" oferă mingi de golf, mici aparate de calculat etc. „Avis" oferă saci de voiaj, umbrele și parfumuri. Clienții „grași" au surprize pe măsură: pentru 40 de rețineri de mașini în locație - un televizor în culori!

Purtătorul de cuvînt al uneia dintre societăți a subliniat, el însuși, fără jenă, că „acțiunea - cadouri este o afacere costisitoare, plătită, pînă la urmă, de către client". Rațiunea acestei campanii provine din situația declanșată de nivelul cererii care era în scădere. Situația a decurs și ca urmare a faptului că toate companiile aeriene înregistrau pasageri puțini. Atunci s-a ivit ideea unui autoturism în locație și s-a recurs la acțiunea - cadouri.

In final diferendul, cu incriminările reciproce dintre societăți, s-a amplificat prin „migrarea" directorului unei societăți la rivala sa, transportînd în valiză și documente și secrete comerciale. S-a subliniat în cercurile de specialitate „natura schimbătoare" a insului respectiv.

V.T.A. ÎN UNELE ŢĂRI

ALIANŢA INTERNAŢIONALĂ DE TURISM (A.I.T.), ORGANISM MONDIAL AL TURISMULUI ŞI AUTOMOBILISMULUI, A PUBLICAT, RECENT, DATELE PRIVIND ANCHETA INTERNAŢIONALĂ REFERITOARE LA CONTROLUL TEHNIC AL AUTOVEHICULELOR.

DATELE SINTETICE SÎNT URMĂTOARELE:

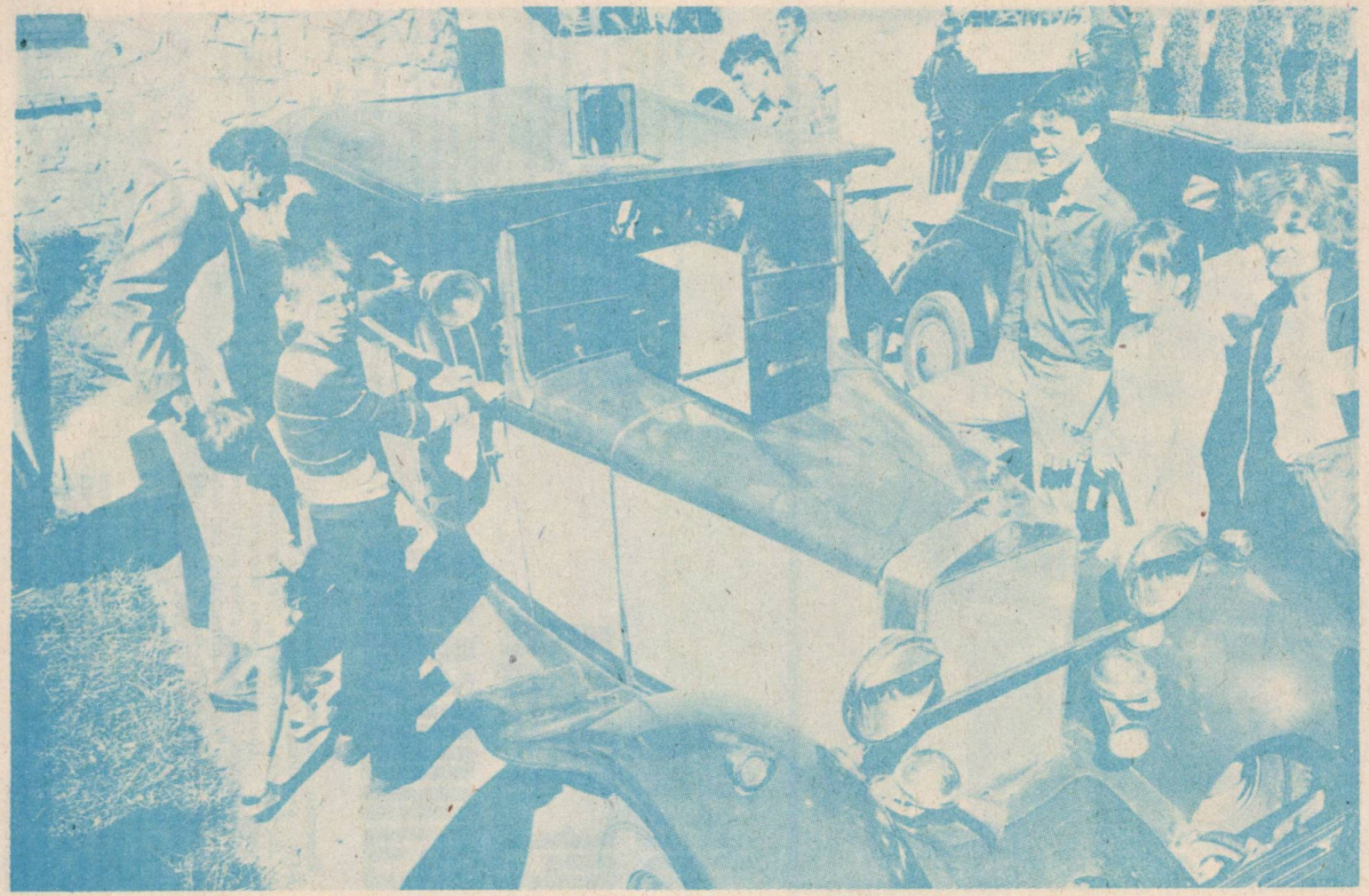
Ţara	VERIFICAREA TEHNICĂ		Inspecţie suplimentară	
	Autoturisme	Autobuze	în caz de accident grav	la schimbarea proprietarului
0	1	2	3	4
Austria	anual; la cumpărarea unui autoturism nou, după 3 ani	anual	obligatorie	obligatorie
Belgia	la 2 ani; la autoturism nou, prima verificare după 4 ani	de 2 ori oe an	„	„
Finlanda	anual; la un autoturism nou, după 2 ani	„	„	„
Franţa	nereglementat; taxiurile — anual	anual autovehicule cu pînă la 8 locuri; celelalte de două ori pe an	„	„
R.F.G.	la 2 ani; cele noi după 3 ani	—	—	—
Italia	la 5 ani	anual	obligatorie	—
Japonia	la 2 ani	anual	—	—
Luxemburg	anual; la cele noi după 3 ani	bianual	—	obligatorie
Marea Britanie	anual; la cele noi după 3 ani	anual	—	—
Norvegia	la 2 ani; la cele noi după 4 ani	la 2 ani	obligatorie	obligatorie
Olanda	nereglementat	bianual	—	—
Spania	nereglementat; maşinile de închiriat de 2 ori pe an	bianual	—	—
Suedia	anual; la cele noi, după 2 ani	anual	—	—

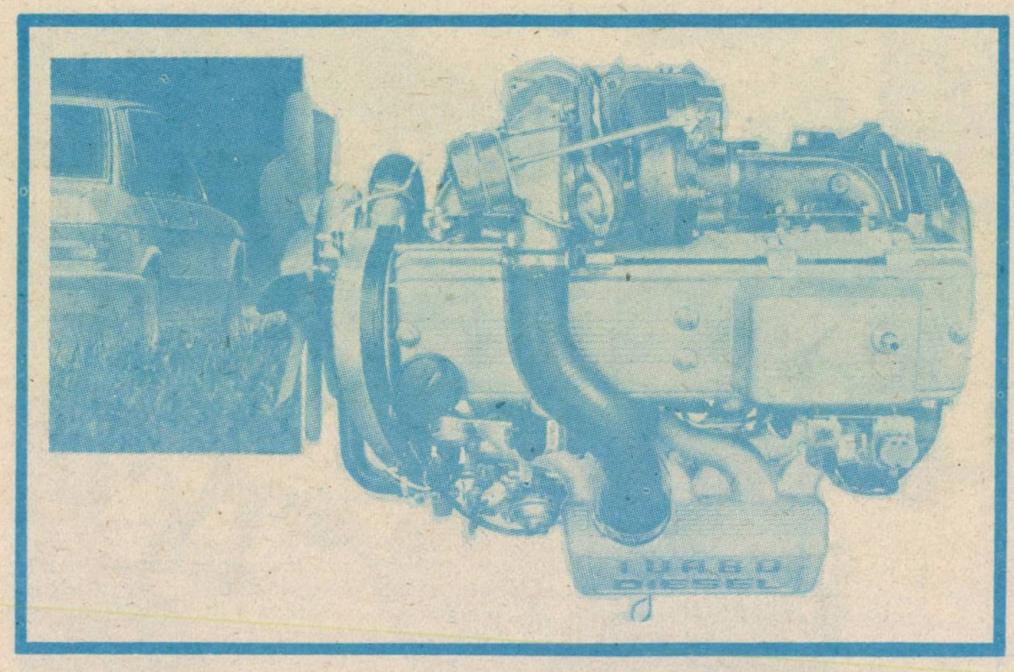
Din cele de mai sus rezultă că reglementarea verificării tehnice variază de la ţară la ţară.

Comunitatea europeană a ţărilor occidentale a încercat să reglementeze uniform problema verificărilor tehnice ale autovehiculelor, fără însă să realizeze acest deziderat. O înţelegere s-a obţinut numai în privinţa autovehiculelor cu un tonaj mai mare de 3,5 tone cît şi pentru maşinile salvării şi taximetre.

În ţările socialiste, verificarea tehnică a autovehiculelor are o reglementare precisă, cu o metodologie bine stabilită, ţinîndu-se seama că acest procedeu constituie un factor important al siguranţei rutiere.

dr. O. REINDL





DIESEL PE PIAȚA EUROPEANĂ

Federația Internațională a Automobilului (F.I.A.) a publicat (pe baza cifrelor obținute de la Camera Sindicală a Constructorilor francezi de automobile) datele documentare privind vînzarea de automobile particulare noi cu motoare Diesel în principalele țări constructoare de automobile. Astfel, din 9.329.612 automobile vîndute în anul 1984, cele cu motoare Diesel reprezintă cca. 13,5% adică 1.236.714 (cu 30,6% mai mult față de anul 1983).

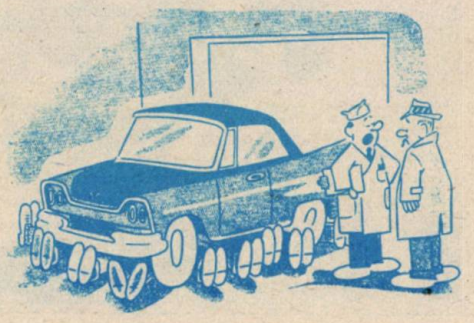
Creșterea simțitoare a interesului pentru automobilele cu motoare Diesel se constată în: Belgia, unde reprezintă 27,5%, Franța 13,7%, Luxemburg 15,3%, Italia 25,7%, Olanda 13,2%, R.F.G. 13,3% din totalul vînzărilor de autovehicule.

Principalele firme constructoare de automobile cu motoare Diesel care înregistrează o creștere a desfacerii sînt cele italiene cu 21,9% din vînzările pe piața europeană, procent superior desfacerilor americane care dețin numai 13,7% din totalul vînzărilor.

Principala piață europeană de desfacere a automobilelor cu motoare Diesel este Italia, în care, în anul 1984, s-au vîndut 421.390 de asemenea automobile.

O reducere a vînzărilor de automobile cu motoare Diesel se constată la mărcile vest-germane — care dominau tradițional această piață — cifrele indicînd o scădere de la 36,1% (1983) la 30,2% (1984) din totalul vînzărilor în R.F.G.

Alte mărci de automobile, ca de exemplu cele japoneze, engleze, spaniole, ca și cele din țările socialiste, prezintă o stabilitate în proporțiile de desfacere.



ASIGURAREA AUTO PE MAPAMOND

• Pe plan mondial există, în prezent, patru sisteme de asigurare internațională:

— **Cartea verde** recunoscută de 37 țări;

— **Cartea albastră** recunoscută de țările socialiste europene;

— **Cartea brună** recunoscută de 19 țări din Africa Occidentală (ECOWAS);

— **Cartea portocalie** recunoscută de 17 țări, în principal țări arabe.

25 de țări nu recunosc nici o carte. Acestea sînt unele țări din America de Nord, America Centrală și de Sud, Australia, Asia și Africa (cu excepția celor 19 țări care recunosc cartea brună și 4 țări care recunosc cartea portocalie: Egiptul, Libia, Marocul și Tunisia.

• Perioada de valabilitate variază de la 1 zi (R.D.G.) la 6 luni (Bangladesh). În general, aceste asigurări au o valabilitate de o lună.

• Există 21 de țări care nu recunosc nici o asigurare străină: Afganistan, Argentina, Australia, Canada, Costa Rica, India, Jamaica, Japonia, Kenya, Madagascar, Malawi, Insulele Mauriţiu, Mexic, Noua Zeelandă, Pakistan, Paraguay, Peru, Tanzania, Venezuela, Zair, Zambia.

• Unele țări nu recunosc decît polițele de asigurare emise pentru cetățenii care se deplasează în țara vecină: Malaiezia — Singapore și viceversa, Canada pentru S.U.A.

• S.U.A. și Zimbabwe sînt singurele țări din lume care recunosc polițele de asigurare ale tuturor celorlalte țări emise pentru turiștii care se deplasează în cele două țări.

Africa de Sud nu recunoaște decît polițele de asigurare națională emise de țările vecine.

Nigeria și Ghana nu recunosc decît cartea brună. Kuweit și Irak nu recunosc decît cartea portocalie.

• Asigurarea de răspundere civilă (dezdăunarea terțului victimă a unui accident rutier) este:

— obligatorie în 90 de țări;

— obligatorie în caz de vătămări corporale în 28 de țări.

Cuantumul dezdăunării este:

— nelimitat în 19 țări;

— nelimitat pentru vătămări în 9 țări;

— nelimitat ca număr de accidente și de persoane în 21 de țări.

În celelalte țări există limitele stabilite prin lege.

ATENȚIE, PARCAREA INTERZISĂ!

Problema parcării autovehiculelor în locuri interzise este de o actualitate stringentă în marile metropole europene.

Autoritățile locale se văd nevoite a găsi soluții cît mai eficiente care să elimine și să prevină practica din ce în ce mai accentuată de parcare a autovehiculelor în locurile interzise îngreuindu-se astfel fluența circulației și normala desfășurare a traficului rutier.

La Paris, deși numărul de parcări cu plată a crescut în intervalul 1973—1984 cu 4,5%, numai 54% din automobiliști își parchează autovehiculul în locurile permise.

Statisticile poliției pariziene arată că 16% din automobiliști folosesc pentru parcare drumurile destinate circulației pietonilor, 5% stațiile de oprire a mijloacelor de transport în comun și 6% intersecțiile. Dintre contravenienți numai 2,8% au putut fi amendați în anul 1984, ceilalți sustrăgîndu-se.

La Londra, s-a constituit o unitate de poliție specială care pune zilnic 250 de saboți de blocare a autovehiculelor parcate pe locuri nepermise în centrul orașului. Automobiliștii contravenienți sînt obligați să plătească o amendă bănească de cca. 30 lire pentru a-și recăpăta autovehiculul blocat prin saboți.

Metoda folosirii de saboți de blocare a dus la o scădere cu 40% a acestor contravenții, în primele 6 luni de la introducerea acestei măsuri.

În R.F.G. se folosește metoda ridicării autovehiculelor parcate în locuri nepermise, de către unitățile de poliție, contravenienții fiind amendați, iar fapta înscrisă în evidența centrală a persoanelor ce încalcă normele de circulație de la Flensburg.

Se apreciază că prin această metodă se restabilește mai operativ fluența circulației rutiere, fără a stînjeni normala desfășurare a traficului.

Fără îndoială că edilii marilor orașe sînt puși să rezolve problematica parcărilor apelînd și la măsuri administrative coercitive pe lîngă cele de sistematizare urbană.

dr. O. REINDL

CAI PUTERE, DE DRAGUL PUTERII?...

În ultima vreme, specialiștii poartă ample discuții în legătură cu creșterea, de cele mai multe ori inutilă, a puterii motoarelor și în special a celor de mică cilindree.

Dacă ar fi să credem pe unii constructori de autoturisme, puterea sporită a motoarelor și reprizele mai bune ce le realizează sînt într-o mare măsură argumentele cele mai importante pentru achiziționarea unui autoturism nou. De altfel, majoritatea concesionarilor și agenților de vînzări susțin că puterea motoarelor în kilowați sau în cai putere, viteza maximă ce o poate realiza automobilul respectiv au o mai mare importanță decît prețul și confortul unui autoturism.

O ținută bună de drum, cît și dotările prin care mașinile sport se distingeau, cu cîțiva ani în urmă, față de autoturismele berlină, pot fi astăzi întîlnite la multe autoturisme chiar de cilindree mică sau mijlocie: frîne cu discuri, ventilate, radiatoare de ulei, turometre etc. E adevărat, micile autoturisme, foarte rapide, au un succes enorm, dar în foarte multe cazuri aceste mașini sînt mai rapide decît reacțiile celor care se află la volanul lor. Mulți constructori de automobile europeni și chiar din Japonia au echipat unele din modelele lor de mic litraj chiar și cu turbocompresoare, cu dispozitive de injecție costisitoare sau cu chiulase cu 16 supape pentru cei 4 cilindri. Sînt lucruri care, fără îndoială, pot entuziasma un specialist, dar care în viața de toate zilele pot deveni cauza unor neplăceri sau, pentru unii conducători auto, chiar o sursă suplimentară de accidente.

În practică, un motor mai puternic poate să prezinte avantaje și o creștere a siguranței numai pentru un conducător auto cu experiență. Dar ne îndoim că obținerea unei accelerații de 11 sau 14 secunde, de la 0 la 100 km/h, sau o viteză maximă de 145 sau 152 km/h, pot conveni unui conducător auto mediu, fără pretenții. De aceea, mulți specialiști consideră că este inutilă mărirea puterii motoarelor de mică cilindree, chiar și numai pentru faptul că aceasta se face în detrimentul duratei de viață a motorului. Această escaladare a puterii este cîteodată absolut de neînțeles, cu atît mai mult cu cît, în majoritatea țărilor europene (cu excepția R.F.G.), viteza de circulație pe șosele este limitată. Și ca o consecință a acestui fapt, sînt foarte mulți conducători auto care, în condiții de legalitate, nu pot folosi niciodată sau numai în ocazii rare puterea maximă a motoarelor autoturismelor pe care le conduc. Ba mai mult, există încă un număr și mai mare de conducători auto, între care se disting femeile, care nici măcar nu se gîndesc să facă apel la performanțele maxime ale autoturismelor lor.

În fine, mai recent, dat fiind și costul mereu crescînd al benzinei, cel mai solid argument în vînzarea unui autoturism a devenit cifra medie a consumului la 100 km, pe care producătorii de automobile au grijă să o calculeze aproape la decilitru și să o treacă obligatoriu după caracteristicile și performanțele motorului.

Toate acestea denotă clar cît de repede se poate schimba azi optica unui potențial cumpărător de autoturism care pune în balanță performanțele unui model cu particularitățile traficului din fiecare țară, dar mai ales cu cheltuielile de întreținere, care se pare că tind să devină încetul cu încetul factorul determinant în alegerea unui nou autoturism.

Liviu Cristian TICA

BUNUL SIMȚ ȘI MECANICA AUTO

De regulă, argumentul de autoritate este represiv. Cea mai frecventă victimă a sa e judecata personală, bunul simț.

Este ultracunoscută îndîrjirea cu care școlarii mici fac apel la „așa a zis tovarășa învățătoare", argument de autoritate în fața căruia nici un altul nu mai poate avea putere.

În viața socială există meserii, îndeletniciri etc., care au dobîndit o astfel de autoritate încît oamenii își orientează acțiunile necondiționat după orice sau oricine le reprezintă în ochii lor. În acest sens, orice persoană individuală se substituie domeniului, astfel încît „așa a zis doctorul" înseamnă „așa a zis medicina".

În prima sa fază, credința în argumentul de autoritate este pozitivă: omul e stimulat spre instruire, spre rigoare și competență. Mai departe, însă, cantonarea în această relație devine, cum am mai spus, un factor represiv, de limitare a gîndirii personale, a inițiativei proprii.

În ultimii ani, este lesne de presupus, nivelul de competență al masei automobiliștilor a crescut, iar acesta constituie fundalul pe care autoritatea... argumentului de autoritate (în sensul lui represiv) pălește treptat. Pe măsură ce omul știe mai multe, el învață să-și pună întrebări. De asemenea, în mod oarecum paradoxal, pe măsură ce crește competența, crește și intervenția bunului simț, a logicii naturale, să-i zicem. Automobilistul învață să nu mai pună în opoziție aceste două surse: cartea și logica bunului simț — ci dimpotrivă, să le armonizeze, să le folosească în mod suplu și pe situații nuanțate. Se ajunge pînă acolo încît în situații pentru care omul nu deține explicațiile tehnico-științifice, el poate lua decizii juste pe baza bunului simț, tocmai fiindcă a înțeles esențialul: tehnica și știința, oricît de înalte, constituie cel mai adesea o prelungire a supozițiilor bunului simț. O confirmare și nu o infirmare a lui.

Astfel se petrec lucrurile de multe ori și în ceea ce privește raportul omului cu automobilul. Spunea odată un specialist: „Husa este necesară nu atît împotriva intemperiilor, cum se crede, cît împotriva soarelui". Acel „cum se crede" marchează tocmai logica bunului simț, de astă dată contrazis de specialist. Dar nu într-o măsură exclusivă, pentru că un bun simț de a doua instanță ne-ar putea spune ceea ce ne spune și specialistul: că împotriva umezelii husa nu poate face mare lucru, dar opunîndu-se razelor fierbinți ale soarelui, ea protejează eficient vopseaua, caroseria în general.

Împrejurarea clasică în care logica bunului simț trebuie să ia o hotărîre pe cont propriu este aceea cînd se ciocnesc „cap în cap" două sau mai multe argumente de autoritate. Altfel spus, atunci cînd un mecanic îți dă o explicație, un altul, alta. Ce face automobilistul care este prizonierul argumentului de autoritate? Merge la al treilea, la al patrulea. Adică, își consolidează dependența și... deruta.

Iată însă un caz în care bunul simț a intervenit la timp. Posesorul unei Dacii „tinere" (3000 km la bord) se plînge că mașina, deși la ralanti merge frumos, în sarcină are întreruperi. (La service, explicațiile proprietarului au fost desigur, mai la subiect). Primul mecanic i-a umblat la carburator, curățind minuțios canalizațiile, jicloarele etc. Rezultatul? Nici o ameliorare. Al doilea a umblat la aprindere. Tot nimic. Al treilea din nou la carburație. Același rezultat. Și acum să schimbăm puțin unghiul discuției: încă din fazele preliminare omul declarase că mașina are bujiile aproape noi. El întrebase totuși dacă n-ar putea veni cusurul de acolo. Dar toți specialiștii au înlăturat bănuiala: bujiile erau ca noi, iar motorul mergea perfect la ralanti.

Și totuși, exasperat de infructuoasele tentative, automobilistul a schimbat singur bujiile și totul a revenit la normal. O măsură la întîmplare? Da și nu. Da, pentru că el nu deținea explicația tehnică (ce i s-a furnizat mai tîrziu) și anume aceea că unele bujii, chiar noi, își relevă defectele abia la turații mari în sarcină. Nu, pentru că logica bunului simț îi spunea că defectul putea veni exact din direcția pe care o ignoraseră toți meseriașii. Nu rareori specialiștii folosesc această butadă: „era prea simplu ca să-mi pot da seama".

Mai departe: bunul simț îți spune că demarajele în trombă n-au cum sa-i facă bine unui autoturism. Orice specialist va confirma această presupunere (planetare bruscate, ambreiaj uzat excesiv etc.);

— Bunul simț îți spune că frînele intempestive aduc prejudicii. Orice începător care apasă brusc pe pedala de frînă (fără ca între timp să și debreieze) se trezește că motorul mașinii sale s-a oprit și atunci are un moment de culpă. E reacția bunului simț: un motor care se oprește singur nu o face de plăcere și nici cu ușurință, ci obligat, constrîns, forțat. Expus, deci, defectării.

— Bunul simț îți spune că nu e bine să dai la cheie orbește, des, nervos. Specialistul îl va confirma, explicîndu-ți că la o acționare a demarorului bateria se „vlăguiește", astfel că pentru a doua acționare ea trebuie lăsată puțin „să-și revină".

Că există și reversul? Sigur că există. Sigur că mecanicul care-ți spune „dom'le, eu n-am nevoie de tester, mai bună e urechea" nu reprezintă victoria bunului simț asupra pedanteriei tehnice, ci retragerea în rudimentarism.

Bunul simț și instruirea tehnică nu trebuie înțelese deci, în competiție, cu atît mai puțin în conflict, ci într-o permanentă colaborare și acomodare reciprocă. În asemenea măsură încît ele cresc direct proporțional una față de alta.

Astfel încît, prima chestiune de bun simț — în materie de tehnică auto, ca și în general — este să tratezi însuși argumentul de autoritate, nu cu evlavie, nu cu servilism intelectual, ci cu realism și spirit critic. Adică, cu bun simț!

Traian ILIE

CÎMPULUNG-CURTEA DE ARGEȘ

Mereu mai-numeroșilor amatori de turism cultural le sugerăm un traseu rutier, restrîns ca lungime, dar dens în obiective turistice încărcate de istorie, de cultură românească veche și de frumuseți naturale. Ne vom limita, deci, la itinerarul Cîmpulung-Curtea de Argeș, tronson de drum modernizat, ușor de efectuat și de automobiliștii începători, chiar și în condiții meteo mai puțin favorabile. Dacă spațiul grafic ne-ar permite, am adăuga acestui traseu și celălalt corespondent al său, din aceeași zonă turistică — Cîmpulung — Nămăești — Stoenești — Cetățeni, traseu aproape la fel de bogat în istorie românească.

Pentru moment, deci, ne vom opri la prima variantă pentru care vă propunem ca loc de prim popas — **Cîmpulung,** situat pe DN 73 la 51 km. de Pitești și 83 km. de Brașov. **Principalele obiective turistice:** „Ansamblul feudal „Negru Vodă", început de Basarab I în jurul anului 1310. În 1628 un cutremur de pămînt a prăbușit biserica din cadrul ansamblului, clădirea fiind refăcută de Matei Basarab în perioada 1635—1636, pe temeliile celei vechi. În 1737 turcii au incendiat ansamblul, care, însă, în același an a fost refăcut. Distrus, din nou, în 1802 de un alt cutremur, monumentul este rezidit din temelii între 1827—1832 de domnitorul D. Ghica. Din epoca lui Matei Basarab se mai păstrează „Casa domnească" (1650) și „Turnul clopotniță" (1635—36) care are o înălțime de 36 m.

În tipografia „Ansamblului feudal" construită de Matei Basarab s-au tipărit trei cărți în limba slavonă și prima tipăritură cu conținut moral-filozofic în limba română. Monumentul tezaurizează, de asemenea, un bogat inventar de artă și o amplă bibliotecă cu vechi cărți românești. „Ansamblul Bărăției" este cel de-al doilea monument istoric al orașului, amplasat tot pe str. Negru Vodă. Din ansamblu s-a păstrat o biserică de piatră și turnul clopotniță. După incendiul turcesc din 1737, Bărăția a stat în ruină pînă în 1760, cînd a fost reparată.

Pe străzile Alexandru Voievod, Republicii și Fundeni se găsesc alte trei monumente de artă veche românească: Subești, Biserica Domnească și Fundeni, toate construcții datînd din secolul 16.

Foarte interesantă este „Crucea Jurămîntului" încastrată în peretele imobilului cu nr. 102 de pe str. Negru Vodă. Ridicată în decembrie 1674, în timpul domniei lui Gh. Duca, inscripția de pe cruce statornicește privilegiile de autonomie ale orașului. „Muzeul orășenesc", cu secții de istorie și artă (str. Negru Vodă) și etnografie (str. Republicii), „Monumentul lui Negru Vodă" (de pe aceeași stradă), „Monumentul eroilor" (Pța Republicii), „Grădina publică" și Parcul Olga Bancic întregesc tezaurul de istorie și artă al acestei localități cu peste șase secole de atestare istorică.

Pentru efectuarea traseului propus, se părăsește Cîmpulungul rulînd pe D.N. 73 spre Pitești. După 7 km. de rulaj pe șosea, veți vira la stînga urcînd pasajul suprateran care vă conduce pe D.N. 73 C. în direcția Domnești-Curtea de Argeș. Acest drum (cunoscut și sub denumirea de „drumul voievozilor") este în întregime modernizat, avînd o terasă frumoasa care străbate cele șase muncele acoperite de o floră bogată. După traversarea satului Godeni (atestat în 1461) se pătrunde în Berevoești, localitate în care vă recomandăm să poposiți în clădirea vechii școli în care este amenajată o adevărată „galerie de artă în mediul rural", galerie ce cuprinde o parte din tablourile donate satului natal de către Mihai Tican Rumano. Din Berevoești drumul vă va conduce în comuna Domnești (atestată documentar în 1523) cea mai frumoasă așezare de pe Riul Doamnei. Oricît de grăbiți ați fi, vă recomandăm să nu traversați această localitate înainte de a vizita „Expoziția permanentă de artă feudală" (amenajată în clădirea căminului cultural), care cuprinde numeroase cărți vechi românești și o foarte valoroasă colecție de icoane din mediul sătesc (una dintre acestea datînd de pe vremea lui Neagoe Basarab).

După trecerea podului pe Riul Doamnei vă sugerăm o mică deviere (spre dreapta) de la D.N. 73 C pentru a ajunge, după un rulaj de 4 km. în Comuna Corbi (atestată documentar, într-un hrisov al lui Vladislav al II-lea, în 1456), unde, în satul Jgheaburi aveți de vizitat un obiectiv de raritate: „monumentul rupestru", beneficiarul celui mai vechi ansamblu de pictură din Țara Românească, pictură realizată între sfîrșitul secolului 13 și mijlocul secolului 14. Fragmente din această pictură se mai păstrează în absida altarului și pe peretele de sud al bolții.

După părerea unor cercetători, această localitate este locul din care a pornit vestita fa-

milie a Corvineștilor. Din Corbi, prin Nucșoara, pe un drum forestier bine întreținut, urmînd, spre izvor, Rîul Doamnei puteți pătrunde în inima munților, pe lîngă barajul de la Văsălat sau prin Valea Rea.

Revenind în D.N. 73 C, din Domnești primul popas de interes, în drumul către Curtea de Argeș, este localitatea Mușătești (la care se ajunge printr-o deviere de 2 km. spre stînga din D.N. 73 C.) atestată documentar în anul 1475. În căminul cultural din Mușătești este organizat un interesant muzeu cu exponate ce reflectă geniul creației populare locale și momente din zbuciumata istorie a acestei așezări care, grație localnicului C. Dobrescu-Argeș a scos în tiparnița satului gazetele „Țăranul" (1875) și „Gazeta țăranilor" (1892). De asemenea, vă propunem ca înainte de a urma traseul spre Curtea de Argeș să pătrundeți pe drumul local care urmează apa Vîlsanului și să poposiți și în localitatea Brădețu, beneficiara unui complex sanatorial (din 1976) cu excelente ape minerale sulfuroase și cloruro-sodice similare celor de la Olănești, Căciulata-Călimănești. În Brădetu aveți posibilitatea de a vizita „Schitu Brădețu" — ansamblu feudal menționat documentar în 1506, în timpul domniei lui Radu cel Mare. Ansamblul feudal este considerat de specialiști ca fiind primul monument construit în întregime de meșteri locali, fiind, totodată cea mai veche prelucrare locală a planului triconic cu turlă pe naos. În interiorul ansamblului puteți admira valoroase picturi din sec. 17—18, ușă împărătești din sec. 18 și un clopot datat 1745.

Din Brădetu, un drum forestier vă conduce în minunatele Chei ale Vîlsanului, pînă la barajul și lacul de acumulare de pe Vîlsan. Amatorii de turism alpin pot urca (din Cheile Vîlsanului) pe poteci marcate pînă pe creasta Munților Făgărași.

Revenind pe D.N. 73 C vă veți îndrepta spre ultimul punct al traseului propus de noi — **Curtea de Argeș.** „Prima capitală a Țării Românești" a fost o așezare în care arheologii au găsit unelte ce datează din paleolitic, iar ca formațiune politică importantă, „așezarea" este menționată în Diploma Ioaniților din 1247, sub numele de Voevodatul lui Seneslau. După victoria de la Posada, Capitala țării este mutată de la Curtea de Argeș la Cîmpulung, dar sub domnia lui Vladislav Vlaicu (1364—1377) capitala este readusă la Curtea de Argeș care va rămîne reședința domnitorilor Radu I, Dan I, Mircea cel Bătrîn.

Dintre obiectivele de interes existente în acest vechi leagăn de istorie românească vă recomandăm, în primul rînd, să vizitați „Ansamblul Curții domnești" (str. Negru Vodă). Sub actuala biserică și în jurul acesteia, arheologii au descoperit o altă biserică și o curte feudală care au fost construite în perioada 1220—1235. Monumentul de la Curtea de Argeș este primul monument feudal de mare amploare ridicat în Țara Românească, păstrat într-o stare remarcabilă. Picturile interioare, realizate în vremea lui Vlaicu Vladislau I. sînt situate, pentru calitățile lor artistice, printre cele mai valoroase ansambluri de pictură ale secolului. În Parcul Sîn Nicoară, puteți vizita „Ruinele Sîn Nicoară", ruine ale unei clădiri ridicate la sfîrșitul sec. 13 și la începutul secolului următor, aparținînd tipului arhitectonic bizantino-balcanic. Clădirea s-a ruinat, probabil, la sfîrșitul sec. al 19-lea.

Cel de-al treilea obiectiv de mare interes istoric este situat pe B-dul Republicii și acesta este legendara Biserică a Mînăstirii Curtea de Argeș (legendă după care Meșterul Manole a

recurs la jertfa omenească pentru neasemuita reușită artistică a acestui edificiu). Monumentul ridicat de Neagoe Basarab a fost inaugurat de acesta la 15 august 1517. Din păcate, în iarna anului 1611 trupele lui Gabriel Bathory au jefuit acest edificiu, care, reparat de Matei Basarab, cade din nou victimă barbariei otomane în timpul războiului ruso-turc, și al ocupației austriece (ambele în sec. 18), pentru ca în 1867, un incendiu să distrugă și o mare parte a interiorului monumentului. Restaurarea a fost făcută între 1875—85 de arhitectul Leconte de Nouy. „Fîntîna Meșterului Manole", (aflată peste drum de mînăstire), „Muzeul orășenesc" (str. Sîn Nicoară) și „Expoziția de artă plastică" (str. Ștefănescu) vă vor ajuta să vă completați imaginea asupra unuia dintre cele mai încărcate de istorie colțuri ale acestui pămînt de care sîntem cu atît mai statornic legați cu cît ne apropiem mai mult de îndepărtatul lui trecut eroic.

Liviu ȘERBAN

În imagine, ruinele Sîn Nicoară din Curtea de Argeș

CINE ȘTIE... CIRCULAȚIE

Cu automobilul ne jucăm la toate vîrstele. Întîi mașinuța trasă de sfoară. Pe urmă, modelele cu cheie. Sau cu baterii. Pe urmă, visăm la bolizii de raliu sau de „Formula 1". Pe urmă... pe urmă ne trezim oameni în toată firea și vrem să conducem o Dacie. Sau un Oltcit. Sau o Skoda. Mă rog, după preferințe. Și visăm toți să căpătăm carnețelul magic. Permisul acela roz care ne dă dreptul să pilotăm, dacă nu în Raliul Dunării, măcar pe distanța București—Cernica tur-retur.

N-am tremurat în viața mea la o teză (nici măcar la matematică) cum am tremurat la examenul de conducere. Și nu eram singurul. Eram o mulțime. Oameni în toată firea. Tați, mame... chiar și bunici, tehnicieni, muncitori-specialiști, contabili, doctori, profesori (ah! să-i fi văzut ce emoții aveau la examen!), ba chiar se spune că într-o serie de candidați s-ar fi aflat și un academician. Toate meseriile, ce mai!

În fine, cum vă spuneam, noi știam, candidații, aveam emoții cumplite. Dacă tocmai acum, în timpul examenului, o să ne „bîlbîim" și o să încurcăm pedala de ambreiaj cu cea de frînă? Sau dacă se oprește motorul? Un motor se poate opri oricînd, nu? Alteori, examinatorul te încearcă, te pune în mod intenționat să faci manevre neregulamentare. Îți spune: luați-o la dreapta. Și la dreapta e sens interzis. Dacă n-ai „citit" bine... strada, ai toate șansele să pierzi examenul.

Și eu aveam emoții, cum v-am spus. Deși învățasem...! Oho! Martoră mi-e Alexandra, fetița mea care tocmai termină clasa a IV-a. Stăteam seara și „toceam" din cartea cu „Întrebări și răspunsuri pentru învățarea circulației" și numai ce mă trezeam cu fie-mea lîngă mine.

— Ce faci, tati, iar citești?

— Ihîm!... făceam eu, fără să ridic nasul din carte.

Urma o pauză, vai, tare scurtă! Și pe urmă:

— Tati, mai ai mult! Cînd termini?

— Ce să termin? întrebam eu, încercînd în același timp să citesc mai departe.

— Cînd termini de citit?

— O să termin dacă-o să mă lași în pace... explodam, sîcîit. Dacă nu, n-o să termin niciodată.

— Da' ce, nu te las eu, se bosumfla Alexandra. Poftim, te las! Voiam numai să te mai întreb ce semn e ăsta?

— Care?

— Ăsta. Și-mi arăta cu degetul semnul asupra căruia își fixase nedumeririle.

— Semnul ăsta „spune" că n-ai voie să depășești viteza înscrisă pe el, îi explicam eu, doritor pe de-o parte să am în fine liniște, mîndru pe de altă parte că-mi pot etala cunoștințele.

— Aha, se lumina Alexandra. Mulțumesc, tati.

— ... Cinci minute pauză. Și pe urmă:

— Tati! Da' săgeata asta albă pe fond albastru ce înseamnă?

— Alexandra, mai lasă-mă dom'le-n pace! Săgeata asta „spune" că pe strada respectivă e sens unic. Adică n-ai voie să mergi invers.

Și tot așa, seară de seară, mai de bună voie, mai că n-am încotro, ne continuăm dialogul pe teme de circulație.

Ba, la un moment dat, era chiar amuzant. Făceam concursuri. Citeam întrebările din carte și scriam fiecare răspunsul pe un bilețel. Și pe urmă comparam răspunsurile noastre cu răspunsurile de la sfîrșitul cărții.

Adevărul e că înaintea examenului cunoșteam destul de bine toate semnele și regulile de circulație. Și nu mai puțin și Alexandra!

Cu toate emoțiile am reușit să trec examenul. Și încă de prima oară. Nu ca alții care dau de cîte două, trei sau chiar patru ori...

Și după cîteva drumuri mai scurte, făcute așa, pentru antrenament, prin împrejurimile Bucureștiului, am plecat în vacanță.

Am să vă povestesc altă dată cum a fost pe drum, cum „am rezolvat" prima pană, cum a refuzat, la un moment dat, mașina să mai pornească, de am alergat la toți mecanicii din Sighetul Marmației, cum ne-au lămurit ei ca, de fapt, mașina n-avea nimic, atîta doar că terminasem benzina din rezervor, cum am intrat triumfători în oraș remorcați de un atelaj cu boi etc. etc.

Tot felul de peripeții, ce mai!...

Plus că eram toți emoționați — era prima „ieșire" serioasă cu mașina. Pînă la urmă totul s-a rezolvat. Rulam din nou liniștit ascultînd fîșîitul cauciucurilor pe asfalt și fluieram mulțumit, cînd deodată, un fluierat puternic și deloc muzical m-a trezit atît de brusc că am uitat că mă aflu la volan. În dreapta șoselei, cineva într-o uniformă albastră, cu caschetă albă, îmi făcea energic semne cu o baghetă vîrstată în alb și roșu. Frumoasă combinație de culori, nu?

Am oprit, ascultător. Milițianul se îndreptă către mașină, salută politicos — la care eu îi răspunsei tot atît de politicos — și îmi solicită să prezint actele la control. Se uită cînd la acte, cînd la mine, cînd la semnul galben de începător, pus pe parbrizul mașinii.

— E prima dv. „ieșire" cu mașina!? mă întrebă într-un tîrziu, privindu-mă fix și parcă ușor amuzat.

— Mda..., recunoscui eu.

— Mda!... făcu și el (altfel de „Mda"!). Dar n-am ce să vă fac. Cred că știți ce greșeli ați făcut?

Greșeli? Habar n-aveam. Ce greșeli oi fi făcut?

— Nu, nu știu... nu cred să fi făcut nici o greșeală...

— Ia mai gîndiți-vă, insistă el în continuare.

De gîndit mă gîndesc eu, dar la cu totul altceva. Scap doar cu amenda?... Sau...

— Pot să spun eu, tati?... sare Alexandra brusc...

— Sigur, dragă, spune, o aprob eu mecanic, cu gîndul la permisul meu... neșifonat.

— Păi uite. Ai greșit întîi că ai depășit motocicleta aia în dreptul „zebrei" de pietoni. Pe

urmă cînd ai revenit pe banda de circulație din dreapta, ai călcat linia continuă. Și, în fine, aveai cam 65 km pe oră, că m-am uitat la cadranul vitezometrului. Și aici e localitate, așa că n-aveai voie decît cel mult cu 60 km pe oră.

Mă uit la fii-mea îngrozit. Nu-mi vine să-mi cred urechilor. Agentul de circulație a rămas uluit de competența și... francheța Alexandrei. Ca să vedeți ce „geniu" precoce în materie de circulație aveam în casă fără să știu!

Milițianul, om cumsecade și poate surprins că n-am contrazis-o pe fiica mea, îmi dă înapoi actele, plus o chitanță de 50 de lei. Ne salutăm și, înainte de a pleca, îl aud:

— Felicitări! Văd că fetița dv. e expertă în circulație.

Am demarat repede ca să nu se vadă cît de mult m-a bulversat intervenția Alexandrei. Opresc la prima parcare și... simt că mă sufoc.

— Ce-a fost asta, Alexandra?

„Experta" în circulație mă privește senină, ba chiar are în albastrul inocent al ochilor un licăr de bucurie.

— Ți-a plăcut tati cum am știut? În toamnă avem concursul patrulelor școlare de circulație. Și sperăm să ieșim primii pe sector. Nu crezi că reușim?...

Ba da, cred, cum să nu! Mi-a mai îndrugat ea ceva în continuare despre concursul din toamnă, dar n-am mai auzit nimic. Eram ocupat să înghit, fără apă, calmantele pe care mi le-a dat nevasta.

Cred că la toamnă o să mă duc și eu la concurs. Ca suporter!

Alexandru CHIRIACESCU

EPIGRAME

Unui îndrăgostit

De-atîta vreme o dorea
E la un pas să-și vadă visul,
Ce fericit va fi cu ea
În ziua cînd va lua permisul...

Justificare

— De ce conduci (demential?)
— Să-mi văd iubita la spital!
— Atunci, gonește tot așa
Că într-un fel... ajungi la ea.

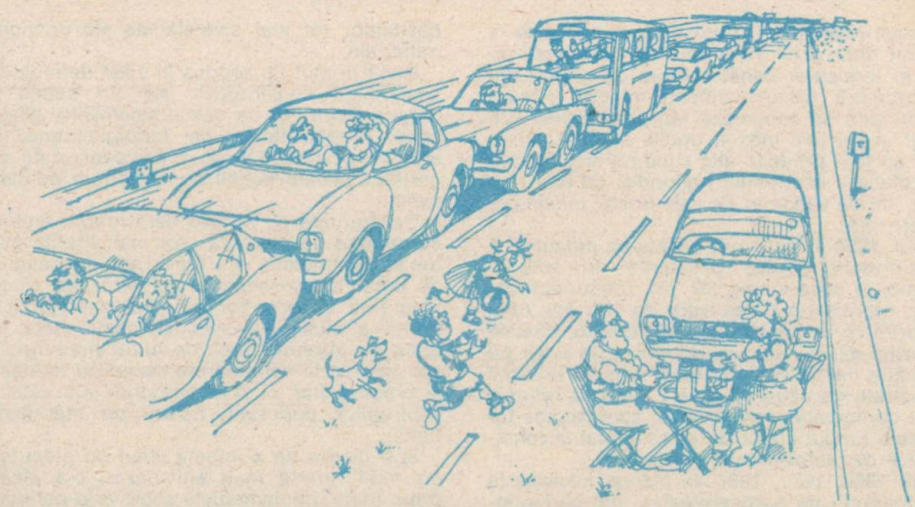
Legămînt

— Îți jur să-ți fiu soție
I-a declarat Cristina.
(Apoi, de bucurie,
I-a sărutat mașina...)

Unui soț leneș

Soața-i dă mereu povață:
Munca te susține-n viață!
El răspunde într-o doară
Că nici lenea nu-l omoară...

Otto Levai



AUTOCAMIOANELE ROMÂNEȘTI ÎN COMPETIȚIE

Întreprinderea de Autocamioane Brașov a devenit după anul 1945 unul din principalii piloni ai industriei constructoare de mașini din țara noastră. Cu o justificată mîndrie „Stegarii" nu uită să sublinieze faptul că primii rulmenți și primele mașini unelte agregat românești au fost produse aici și că tot aici, în scopul refacerii economiei naționale, au fost realizate mii de vagoane de cale ferată, utilaje petroliere ș.a.

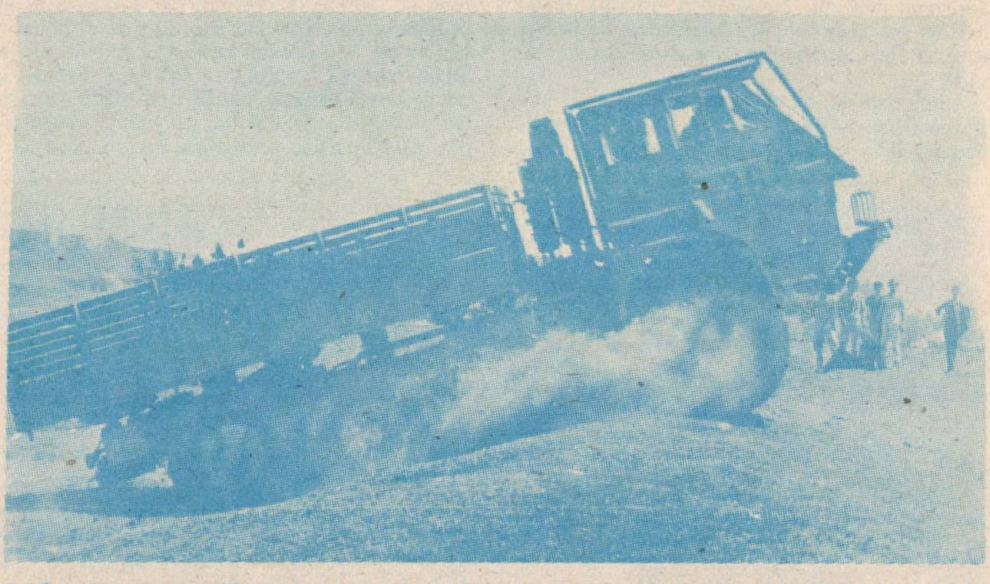
Anul 1954 a însemnat profilarea definitivă a întreprinderii pentru producția de autocamioane; la acea vreme SR 101, primul autocamion, reprezenta o realizare de vîrf. Azi, unul din primele exemplare ale acestui tip, aflat în expoziția-muzeu a întreprinderii, este privit cu nostalgie de cei mai în vîrstă, și cu o firească curiozitate de către cei tineri, prilej de reflexie și de comparație pentru saltul spectaculos făcut de-a lungul anilor de către industria românească de autovehicule grele.

Anii 1962, 1971, 1984 au marcat trecerea la noi generații de autocamioane, mai perfecționate, mai fiabile, răspunzînd tot mai mult necesităților tot mai diversificate ale economiei naționale.

Dacă primul tip produs în 1954 deținea 3—4 specificații constructive, azi „în banca" de date a Centrului de calcul electronic, aflat pe lîngă Întreprinderea de Autocamioane, sînt stocate peste 2 800 de specificații, date care certifică stadiul actual de dezvoltare pe care îl avem.

Confruntate cu succes de-a lungul anilor în competiție de piață cu cele mai diferite mărci de autocamioane, din lume, atît pe panglicile de beton ale șoselelor și autostrăzilor, cît și în nisipurile deșerturilor sau în vegetația luxuriantă a climatului tropical, camioanele produse de Întreprinderea de Autocamioane Brașov au fost în nenumărate cazuri nu numai solii brașovenilor, ci și ambasadorii succeselor și aspirațiilor poporului nostru pe meridianele lumii.

Sub deviza de a îmbina utilul cu plăcutul și cu mult, foarte mult entuziasm, s-a alcătuit după toate regulamentele sportive o echipă de rally, dotată cu autocamioane tot-teren de tip



DAC, cu care stegarii au plecat la drum în acest gen de competiție, ca autocrosul Aro, raliul Bucovinei, Raliul Brașovului etc., cucerind admirația spectatorilor, cît și a „confraților" de la autoturisme.

Trebuie subliniat faptul că fiecare raliu, fiecare pregătire pentru competiție și în special analizele tehnice, post-competiție, ale vehiculelor, constituie un izvor de perfecționări ale produselor, de observații critice, de propuneri, de îmbunătățiri constructive. Scurte, dar deosebit de dure, competițiile la care au participat pînă în prezent autocamioanele noastre reprezintă o adevărată bancă de date pentru perfecționarea continuă a produselor întreprinderii noastre și, de ce să nu o spunem, pentru creșterea competitivității produselor noastre pe piața internațională.

Așadar, anul 1985 poate fi considerat ca anul de început al competițiilor cu autocamioane în țara noastră.

În speranța că F.A.C.R. va susține, așa cum a făcut-o dintr-un bun început, această activitate, noi sperăm într-un drum bun pentru autocamioanele românești și cît mai multe succese în competițiile naționale și internaționale.

ing. Romulus Ion MOUCHA

TENDINȚE ÎN CONSTRUCȚIA EUROPEANĂ DE AUTOMOBILE

Constructorii europeni de automobile își axează producția de autoturisme pe două direcții: direcția realizării unor mașini de cilindree medie-mică (încadrate în așa-numitul sector B) și direcția realizării unor berline de prestigiu (încadrate în sectoarele E și F). Sectorul B reprezintă, așa cum se poate deduce foarte lesne, „calul de bătaie" al constructorilor, adică producția de bază, cea care asigură, în ultimă instanță, existența fiecărei firme în parte. La rîndul lor, sectoarele E și F, cotate cu o producție anuală și cu un volum de vînzări mult mai mic, au rolul să întrețină imaginea de marcă a firmelor respective, să le etaleze, în fața publicului, capacitatea tehnologică.

Autoturismele de cilindree medie-mică sînt o chestiune de tradiție pentru unele uzine, pe această linie înscriindu-se, în Europa, grupurile industriale Fiat, Renault, Volkswagen-Audi, Alfa Romeo, Volvo, Citroën. Nu același lucru se poate spune însă despre BMW, Mercedes sau Ferrari, care au construit întotdeauna „nave amiral", destinate unui public restrîns.

Este interesant de remarcat că o „navă amiral" de astăzi, adică o mașină ce se încadrează în segmentele E și F, nu înseamnă neapărat, o mașină cu motorul de 3 sau 4 litri. Necesitatea diminuării cifrei medii de consum i-a obligat pe unii constructori de mașini de lux să coboare cilindreea mașinilor pînă la 2 000 cmc, păstrînd însă, la un nivel ridicat, volumul spațiului destinat pasagerilor și bagajelor, dotările interioare, echipamentele de securitate, prestațiile motorului. Viteza maximă este limitată astăzi în aproape toate țările, dar constructorii de mașini de lux nu încetează să demonstreze că un motor de 2 litri este în măsură să imprime automobilului o viteză de peste 180 km/h, acest amănunt, inutil în practica traficului rutier, avînd, totuși, un important rol publicitar.

În ultima vreme, supraalimentarea prin turbocompresor a devenit o chestiune de uz curent nu numai la mașinile de curse, ci și în producția obișnuită de autoturisme. Problemă de „modă"? În adevăr, în acest domeniu moda joacă un rol important. Dar mai există și altceva: posibilitatea eludării normelor fiscale. Un motor supraalimentat, de 2 litri, de exemplu, este în măsură să ofere performanțe teh-

nice superioare unuia de aceeași cilindree, cu aspirație directă, taxele rămînînd, însă în cazul ambelor motoare, la același nivel.

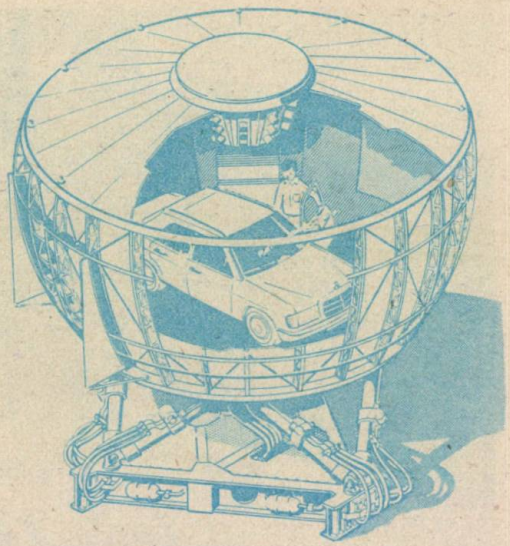
O noutate o constituie, de asemenea, apariția în gama berlinelor de prestigiu a motoarelor diesel cu turbocompresor, această orientare avînd menirea de a da și ea dacă nu o reală, dar măcar o oarecare senzație de avantaj economic. Prestigiul unei mașini dintr-o clasă superioară, spun constructorii, nu este asigurat numai de motorul cu benzină, ci și de cel cu motorină, care consumă un combustibil mai ieftin, este mai puțin „gurmand" în circulația urbană și emite gaze de eșapament ceva mai sărace în oxizi de azot.

Așadar, la un pol se află berlina obișnuită, de cilindree medie-mică, ce se încadrează în sectorul B, iar la alt pol, mașina de prestigiu, de peste doi litri, încadrată în sectoarele E și F. Între acești doi poli s-a insinuat, în ultima vreme, ceea ce comentatorii numesc „fenomenul GTi", („i" însemnînd alimentare prin sistemul injecție) o nouă gamă de autoturisme, cu tendință sportivă, echipate cu motoare ce nu coboară sub 1 300 cmc și nu urcă dincolo de 1 800 cmc. Principalele caracteristici ale acestor mașini sînt performanța măsurată în primul rînd cu cronometrul, invitația la pilotaj, eficacitatea, polivalența. Apelînd la o comparație împrumutată din atletism, putem spune că cea mai reușită berlină GTi este nu o performeră în proba de 100 m plat, ci o veritabilă vedetă de decatlon.

Semnalul în această nouă gamă de mașini l-a dat, încă din 1976, firma Volkswagen, cu cunoscutul Golf GTi. Au urmat Peugeot 205 GTi, Opel Kadett GSi, Fiat Ritmo 105 TC și Ritmo 130 TC, Fiat Uno Turbo i.e., Citroën Visa GTi, Alfa Romeo 33 Quadrifoglio Verde etc. „Fenomenul GTi" s-a extins, dînd naștere la o adevărată competiție tehnică și comercială din care unii au ieșit victorioși, iar alții, evident, au pierdut. Printre cei care au cîștigat se numără Peugeot, singura firmă franceză de automobile care a încheiat cu un bilanț pozitiv anul financiar 1984. Și această situație n-a fost întîmplătoare. Peugeot a știut să-și păstreze o adevărată imagine de marcă atît prin modelul 205 GTi, cît și prin varianta ultraperfecționată a acestui model, mașina de raliuri 205 T16, care a asigurat firmei o publicitate de proporții mondiale.

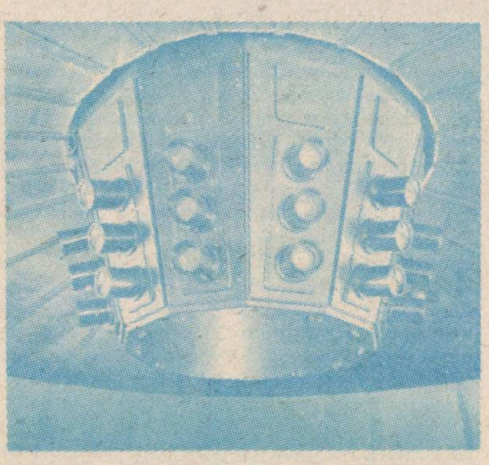
Dumitru ȘOMUZ

SIMULATOR DE CERCETARE



Simulatorul de conducere inaugurat oficial de firma Daimler-Benz în uzina din Marienfeld se înscrie ca o realizare care marchează un avans tehnic considerabil față de simulatoarele tradiționale care pregătesc personalul navigant din aviație și chiar din navigația spațială. Contrar aparatelor convenționale, noul simulator nu este utilizat doar pentru instruire, sau pentru formarea personalului de serviciu, ci este conceput ca un simulator de cercetare în sensul cel mai larg al termenului. El servește, spre exemplu, să se testeze noile concepții tehnice privind vehiculele, complementaritatea aptitudinilor conducătorului (experimentat sau mai puțin experimentat) și ale vehiculului. Servește, de asemenea, la cercetări privind eficacitatea complexului măsurilor de securitate rutieră și de prevenire a accidentelor.

Responsabilii proiectului Daimler-Benz inginerii Ferdinand Panik și Johannes Drosdal, califică simulatorul ca un „utilaj în serviciul dezvoltării vehiculelor". El îl descriu astfel: „Simulatorul de conducere este un instrument de lucru comandat de ordinator, care servește la examinarea jocului de ansamblu dintre conducător-vehicul în condițiile unei circulații fi-

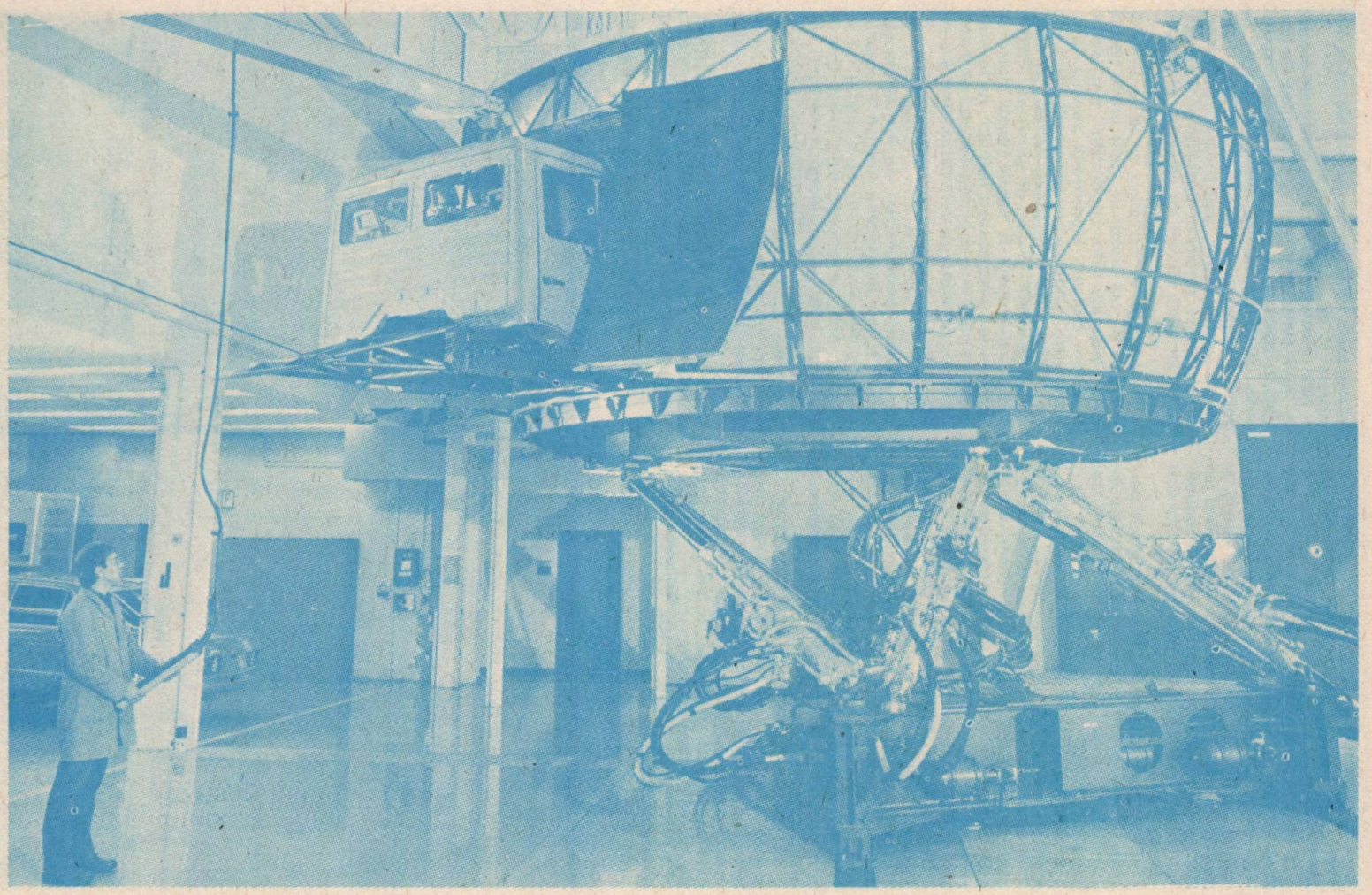


del reproduse. El permite o optimalizare controlabilă, reproductibilă și avantajoasă a parametrilor vehiculului, pînă în condițiile-limită ale securității active, fără nici un pericol. Permite, de asemenea, participarea conducătorului la aprecierea maniabilității vehiculului și a calității direcției, suspensiei, frinelor și transmisiei încă din primul stadiu al construcției vehiculului".

Ca bază de lucru, inginerii de la Daimler-Benz au ales cele mai bune simulatoare de zbor de producție europeană și americană a căror tehnică putea fi adaptată necesităților specifice unui simulator de conducere auto.

În simulatorul Daimler-Benz vehiculul nu se află pe stradă, ci pe o platformă plasată într-o cupolă uriașă care se mișcă liber în toate direcțiile. Strada și împrejurimile sînt proiectate pe un ecran care se găsește în fața mașinii. Cu organele de comandă care îi sînt încredințate, conducătorul nu acționează vehiculul, ci transmite doar impulsuri la ordinatorul central. Plecînd de la aceste comenzi, ordinatorul calculează instantaneu comportamentul vehiculului și comandă, într-un răstimp de zece milisecunde (!), sistemul de mișcare a cupolei, sistemul de imagini, elementele de comandă etc. Iată cîteva dintre diferitele componente ale simulatorului:

- CUPOLA — construcție din țevi de oțel, de formă sferică, pe șase picioare hidraulice, cu un diametru de 7,4 metri și o greutate de 4,7 tone;
- VEHICULUL — la alegere, un vehicul de turism complet sau doar cabina unui vehicul utilitar fără osie și comenzi, dotată însă cu dispozitive de simulare electronică;
- SISTEMUL DE CALCUL AL TIMPULUI EFECTIV — un ordinator principal care poate calcula 2000 de ecuații matematice necesare



pentru prezentarea dinamicii de conducere într-o cadență de zece milisecunde, de fiecare dată;

• ÎN SISTEMUL DE ORDINATOARE, care este într-adevăr inima ansamblului simulatorului, vehiculul este memorizat sub forma unui model matematic cu un număr de funcții și ecuații matematice. Toate datele mediului înconjurător, care acționează asupra conducătorului în timpul testului, sînt memorizate sub formă digitală;

• SISTEMUL DE MIȘCARE la 6 grade permite toate mișcările și accelerațiile în toate direcțiile, sub orice unghi și la vitezele cele mai variate;

• SISTEMUL DE IMAGINI — peisajele și vehiculele nu sînt luate dintr-o peliculă de film care este proiectat, ci sînt create continuu digital pe baza calculelor din procesor. Imaginile sînt proiectate, prin șase proiectoare video, pe peretele interior al cupolei; sînt imagini de 180°, în culori și fără racorduri. Sistemul permite modificarea după dorință a condițiilor de circulație, a timpului și a stării șoselei (ceață, ghețuș, noapte etc.), chiar în timpul cursei. Construcția unei imagini este realizată de către ordinator în 80 de milisecunde. (Cu titlu de comparație: un ordinator de casă convențional are nevoie de 65 de ani pentru a efectua acest tur de forță!).

• SISTEMUL DE PRODUS ZGOMOTE — ansamblul zgomotelor produs de rulare este reprodus de un generator de zgomote care lucrează pe bază digitală. „Cîmpul" de zgomote este în prealabil memorizat, în funcție de tipul de mașină supusă testării.

• SISTEMUL DE CONTROL ȘI COMANDĂ — toate procesele care se desfășoară în cupolă, plus dispozitivele de securitate sînt supravegheate de stația de control, de către monitoare și de către instructori.

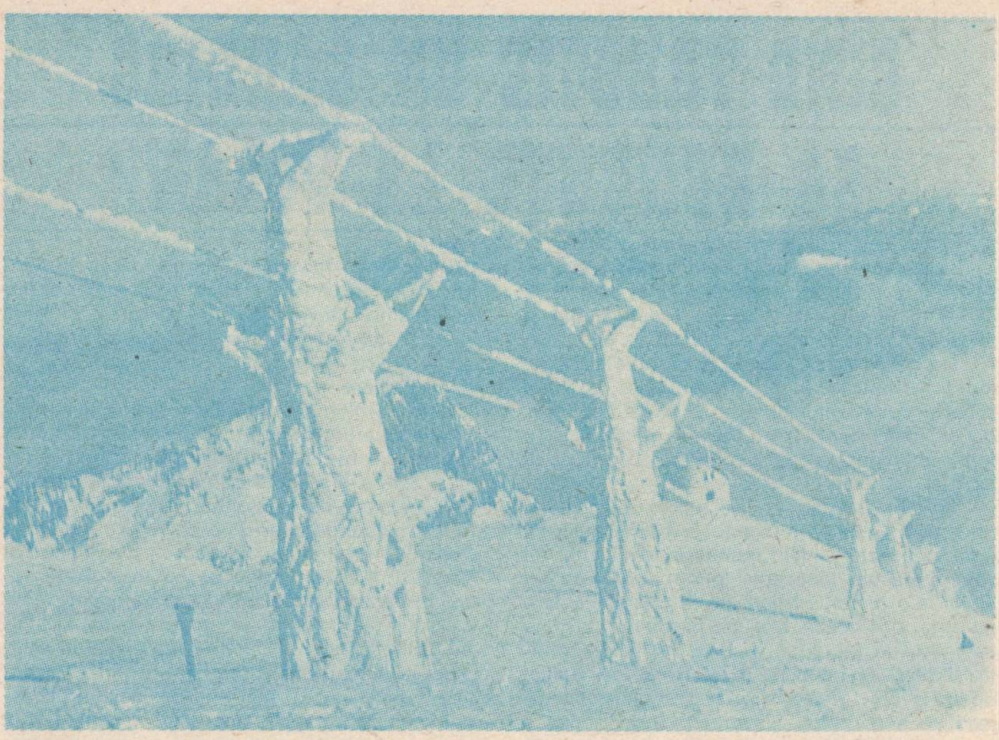
Noul simulator creat de Daimler-Benz creează o „iluzie perfectă" a unei lumi populate de imagini, de zgomote, de mișcare, de situații neprevăzute, de variate condiții meteo, în general de forțe comandate, totul datorită ordinatorului. Acest circuit închis „conducător-vehicul-mediu" permite studierea interacțiunilor, creînd baza necesară muncii de cercetare și dezvoltare în domeniul automobilului.

Posibilitățile de cercetare cu ajutorul simulatorului se pot diviza în două grupe principale: „orientate către conducător" sau „orientate spre vehicul". Simulatorul permite experiențe care depășesc condițiile-limită, fără nici un pericol, cum s-ar putea petrece în cazul cînd este folosit un pilot de încercare. Simulatorul poate repeta la infinit situații tipice de accident în forme absolut identice. Astfel conceput va constitui, fără îndoială, un instrument de lucru promițător în cercetarea dinamicii accidentelor.

Grație simulatorului, prototipurile vor fi supuse unor cercetări care nu vor afecta sub nici o formă integritatea tehnică a acestuia (prototipurile sînt extrem de scumpe). În simulator, noile construcții, care există doar în stadiul de idei, se transformă în veritabile elemente, iar ecuațiile matematice se transformă în impresii subiective. Astfel, datele oferite de simulator vor ajuta enorm, scurtînd timpul de cercetare și transpunere în fapt a noilor soluții.

Într-un viitor apropiat, spun specialiștii, Daimler-Benz va prezenta un nou simulator în care imaginile vor fi reproduse tridimensional.

O. NICULESCU



DACĂ AUTOTURISMUL DV. VA HIBERNA!

Retragerea autoturismului din circulaţie pe toată perioada iernii trebuie preparată cu grijă, în special împotriva celui mai agresiv factor generat de umiditate — rugina. Cîteva sfaturi nu strică, chiar dacă cei mai scrupuloşi conducători auto le vor socoti arhicunoscute.

● Ştergeţi foarte atent, pînă la uscare perfectă, autoturismul — exterior şi interior. Curăţaţi pasajele roţilor de noroi. „Pasta" acestuia este un „culcuş" care reţine umezeala, făcînd-o să acţioneze asupra aceleiaşi suprafeţe reduse, pe unde vor apărea cu siguranţă „împuşcăturile" ruginei.

● Reparaţi micile defectuozităţi apărute la protecţia inferioară a planşeului şi la vopsitorie. Aplicaţi pe caroserie şi elementele cromate un produs de conservare.

● Demontaţi bateria! Faceţi-i plinul cu apă distilată, dacă este cazul, apoi încărcaţi-o şi depozitaţi-o într-un loc cît de cît călduros. Reîncărcaţi-o din timp în timp.

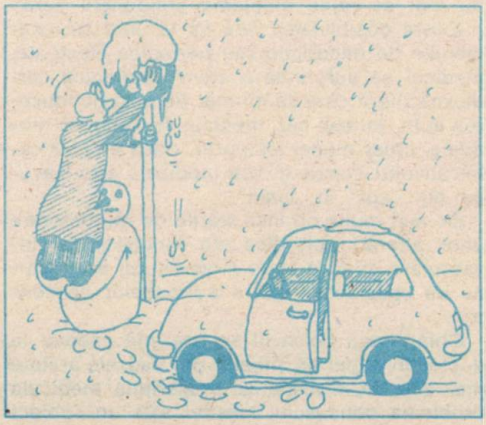
● Faceţi plinul rezervorului pentru a evita formarea ruginei în interiorul acestuia.

● Goliţi carterul. Uleiul a devenit acid şi coroziv datorită reziduurilor din combustie. Umpleţi-l cu ulei proaspăt. (Un ulei cu proprietăţi anticorozive este şi mai bun, dar primăvara trebuie schimbat cu un ulei normal). Rotiţi motorul de cîteva ori.

● Controlaţi nivelul antigelului, mai ales dacă depozitaţi autoturismul în loc friguros.

● Articulaţiile şi toate elementele din cauciuc ale ferestrelor şi portbagajului trebuie unse cu glicerină, pudră de talc sau grafit.

● Ridicaţi presiunea din pneuri cu 0,2—0,3 atmosfere. Este bine să plasaţi sub anvelope bucăţi de scîndură pentru a împiedica pătrunderea umidităţii în bandaje. Deplasaţi autoturismul, din timp în timp, pentru a evita aplatizarea locală a bandajelor. În caz de „hibernare" prelungită, cel mai bine este plasarea autoturismului pe capre metalice şi depozitarea anvelopelor într-o pivniţă.



CÎND TREBUIE UN CARDIAC SĂ RENUNȚE LA VOLAN?

Mașina este o necesitate a vieții moderne. Acest mijloc de locomoție face mai accesibile și cu mare economie de timp deplasările la serviciu sau la o serie de obiective culturale, la care nu ai putea ajunge, la timp, într-o zi de lucru. Autoturismul este o prelungire mobilă a propriei case și îți este drag. Devii atît de legat de el, încît, dacă este „bolnav" te simți și tu foarte indispus, și foarte prieten dacă știi să te porți cu el. În plus, conducerea mașinii, chiar pe drumul cel mai banal, reprezintă în sine realizarea unei performanțe și deci obținerea unei satisfacții — fapt important din punct de vedere psihic, în special pentru cei care au ajuns la o condiție fizică sau la o vîrstă la care nu mai pot ataca alte performanțe. Mașina este, într-un fel, și un viciu datorită comodității și plăcerii pe care ți le oferă, de aceea, odată învățat cu ea, e greu să te dezobișnuiești de a o utiliza. Și, atunci, se înțelege ce grea poate să fie renunțarea de bună voie la condusul automobilului la un moment dat!

Faptul că mașina de azi se manevrează ușor, cu efort fizic minim, că după mulți ani ți se pare că toate manevrele decurg de la sine prin automatism, fără să te gîndești la ele, îi face pe mulți bolnavi cardiovasculari să afirme că pe ei nu-i obosește conducerea automobilului. Pe de altă parte, în majoritatea lor, bolile cardiovasculare sînt bine suportate timp îndelungat și chiar dacă unele limitează notabil capacitatea de efort, împiedicînd, de exemplu, urcarea unei scări, sau mersul repede, ele permit conducerea mașinii. Numai episoadele acute sau stările grave terminale afectează atît de mult funcțiile și puterea organismului, încît nu mai se pune problema conducerii auto.

Există posibilitatea rară ca la unul din examenele de necesitate sau periodice efectuate, medicul să surprindă o stare patologică cardiovasculară care să nu mai permită conducerea auto. În acel caz, medicul ar trebui să modifice, chiar numai temporar, dacă e cazul calificativului înscris în fișa medicală a bolnavului din „apt" în „inapt".

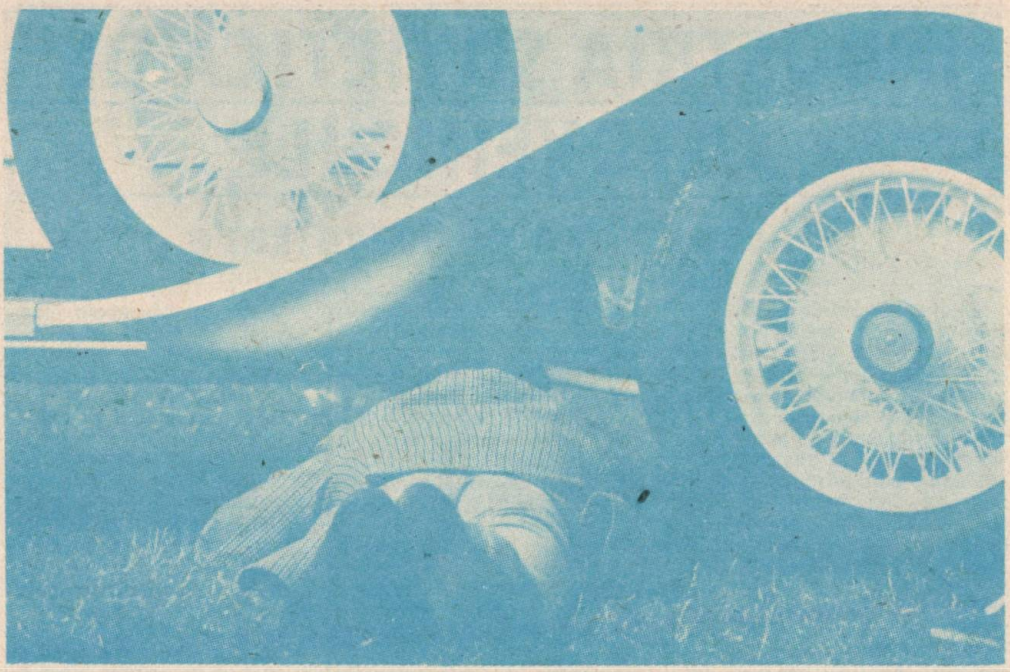
De mai multe ori însă stările de rău datorate unor alterări episodice ale funcțiilor cardiovasculare apar în afara momentului examenului de specialitate sau a perioadelor de control.

Chiar dacă bolnavul se prezintă imediat la doctor în astfel de situații, din cauzele arătate mai sus, în discuția și prescripția medicală problema condusului mașinii este un subiect de excepție. În aceste cazuri, dacă e conștient, bolnavul își interzice de la sine conducerea auto cîteva zile, pînă se simte el bine! (pentru că e greu de cuantificat științific, adică exact, momentul în care e din nou apt pentru acest efort).

Deci, în ultimă instanță, problema renunțării la conducerea mașinii, care implică o hotărîre dureroasă, dar atît de necesară în unele cazuri, este o problemă de conștiință personală, de luciditate, de sinceritate față de tine însuți și de răspundere socială.

Conform baremului elaborat de Ministerul Sănătății, există o serie de contraindicații absolute pentru conducerea auto ca: insuficiență cardiacă de orice fel — stadiu avansat al multor boli cardiace — care se manifestă în principal prin respirație grea, insuficientă și frecventă, bătăi repezi ale inimii și edeme ale picioarelor; infarctelor miocardice recente sub 6 luni sau repetate, care se pot agrava la volan, mai ales în situațiile stresante care survin fără voia noastră și care pot declanșa o criză gravă de angină de piept, un nou infarct, o criză severă de aritmie ventriculară sau chiar moarte subită; tulburările de ritm grave (bloc sino-atrial sau atrioventricular gr. II sau gr.III, fibrilație sau flutter atrial cu ritm rapid, tahicardie ectopică atrială sau ventriculară), care afectează irigația sanguină a creierului, produc frecvente momente de ameteală, tulburare a vederii și chiar pierdere de cunoștință; hipertensiunea arterială st. III care este, deci, complicată cu accident cerebral sau encefalopatie, cu tulburări ale vederii, alterare renală sau alterări miocardice avansate, în care situație ameteala și tulburările de vedere nu permit conducerea auto, iar presiunea mare din creier reprezintă un risc de hemoragie cerebrală la orice efort fizic sau psihic impus de conducerea mașinii; arteriopatiile obstructive periferice care, împiedicînd circulația sîngelui în mușchii membrelor inferioare, produc crampe musculare la un efort prelungit al picioarelor sau nu permit executarea promptă a unor manevre rapide atît de des necesare pentru siguranța circulației.

Am enumerat mai sus numai principalele situații în care conducerea auto este absolut interzisă. Există însă și contraindicații relative ale acestei activități. Dacă un bolnav este surprins în aceste situații, se înțelege că medicul nu poate să-i acorde viza de „apt" pentru conducerea auto.



Contraindicațiile înscrise în barem au o dublă motivație: a) ele pot fi cauzele unor accidente de circulație grave, deși statistic cu pondere redusă față de cauzele mari de accidente (alcoolul, neatenția, oboseala, nerespectarea regulilor de circulație); b) bolile înscrise în barem sînt agravate în mod sigur de conducerea automobilului.

Dar așa cum arătam mai înainte, stările patologice enumerate și renunțarea în consecință la conducerea auto impusă de medic sînt fenomene rare statistic față de numărul mare al posesorilor de permise de conducere.

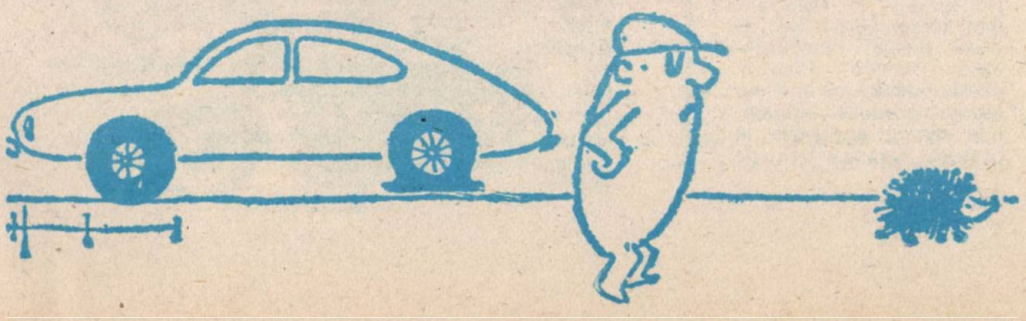
Cazurile frecvente în care se renunță de la sine sau ar trebui să se renunțe la conducerea mașinii nu sînt trecute în baremul citat și — o repetăm — se rezolvă în funcție de nivelul de conștiință al celui „împricinat".

Există conducători auto cărora din cauza unor artroze ale șoldului, genunchiului sau gleznei sau a unor arteriopatii, le amorțesc picioarele după cel mult o oră de conducere și roagă pe partenerul de alături să mai țină piciorul din cînd în cînd pe pedala de accelerație, ei rămînînd doar cu mîinile crispate pe volan și privirea fixă, concentrată, și numai pe banda din dreapta, dar uită că și așa, în caz de pierdere a cunoștinței, vor nimeri într-un pom sau pot acroșa un biciclist, un copil sau un bătrîn de pe acostament.

Cunosc și conducători auto în vîrstă care obosesc repede la volan, îi ustură ochii, li se înțepenește ceafa, le vine somn și se freacă mereu la ochi, dar... merg mai departe cît o ține!

În concluzie, într-una din situațiile descrise mai sus — la care adăugăm: **alterările ischemice grave electrocardiografice** ce pot duce la infarct, aritmii grave sau moarte subită, **anevrismul aortic** — ce se poate rupe într-un moment de emoție sau de efort la volan — **vulvopatiile avansate,** ca stenoza mitrală, care pot produce brusc o embolie sau o insuficiență cardiacă acută, **ateroscleroza cerebrală** cu deficit intelectual sau al coordonării și executării prompte a unor mișcări — un conductor auto conștient, chiar dacă nu a primit o interdicție medicală, trebuie să renunțe el singur la conducerea mașinii, spre binele lui, al familiei și al celorlalți participanți la traficul rutier, inclusiv al pietonilor.

Dr. Valeriu IONESCU
medic primar cardiolog
Institutul de Fiziologie Normală și Patologică „D. Danielopolu"



INDUSTRIA SOVIETICĂ DE AUTOVEHICULE

Perspective și dezvoltare

Uniunea Sovietică a pășit pe drumul motorizării mai tîrziu decît alte state: abia în 1924 ea a produs primul autocamion. Astăzi, U.R.S.S este unul din marii producători de autovehicule. Există aproape 300 uzine care produc mai mult de 350 modele de autovehicule, mai ales vehicule grele.

În planul celui de-al XI-lea cincinal (1981—1985) s-au inclus sarcini importante în legătură cu modernizarea structurii parcului de automobile. Rolul principal în realizarea acestui deziderat i-a revenit complexului uzinal de la Kamsk, apt să producă 150 000 de camioane și 250 000 motoare diesel pe an. Se știe că dieselizarea este, din punct de vedere ecologic, un factor ce diminuează poluarea. Din acest motiv, uzinele din Moscova, Gorki și din Ural, care prin tradiție produceau autovehicule dotate cu motoare pe benzină, au trecut la producerea de mașini echipate cu motoare diesel. Astfel, uzinele Lenin din Moscova, au pregătit producerea unui Zil 433 diesel. Acest tip de motor (8 cilindri, 185 cai putere) stă la baza unor tractoare puternice, a unor vehicule de mare putere destinate zonelor nordice.

Uzinele din Gorki — un puternic centru al industriei de automobile (inaugurat în anul 1932). Aici s-a produs, în 1946, primul automobil sovietic de clasă medie: binecunoscuta „Pobeda". Pînă în acest moment nu mai fuseseră produse automobile pentru populație. În prezent, constructorii de autovehicule din Gorki au pregătit pentru producție autotractorul Gaz 4509. Vehiculul este dotat cu transmisie integrală, ceea ce îi permite să tracteze combine și alte mașini agricole. Motorul cu care este dotat dezvoltă o putere de 125 C.P. și este răcit cu aer, ceea ce constituie o premieră în U.R.S.S..

Uzinele din Ural produc ca model de bază camionul Ural 5557, care în ultimul timp este dotat, de asemenea, cu un motor diesel de Kamaz (210 C.P.).

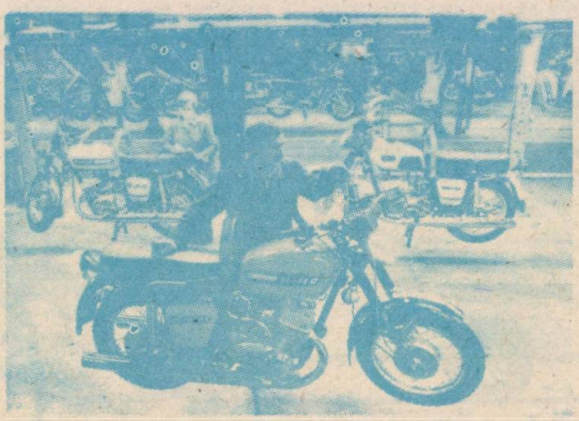
Uzina din Cremenciug a pregătit pentru producție autocamionul diesel de 280 cai putere. În ceea ce privește confortul, siguranța, ținuta de drum, toxicitatea emisiilor, nivelul zgomotului și alți parametri, noile modele răspund celor mai exigente cerințe.

Automobile de teren — atît camioane cît și autoturisme. Cele mai reușite autovehicule pentru astfel de terenuri aparțin constructorilor de la uzina din Luțk. O astfel de mașină — LUAZ 269 — a fost supusă, pe un poligon de lîngă Moscova, unor probe cu obstacole drastice, pe care LUAZ 269 le-a depășit cu bine. Din păcate, uzina din Luțk are o capacitate anuală de producție destul de mică: 8 000 exemplare. În prezent, însă, ea se află în reconstrucție, ceea ce în viitor va permite o substanțială creștere a producției.

Uzinele Lenin din Moscova au creat, pe baza automobilului Moskvici 2140, o variantă de autoturism de teren denumit Moskvici 21406. Motorul mașinii a crescut în putere (pînă la 75 C.P.). De asemenea, el a devenit mai robust, putînd în același timp să consume o benzină mai ieftină. Prin întărirea (ranforsarea) caroseriei, acest automobil de oraș este apt și pentru drumurile nemodernizate.

Uzina de pe Volga, cunoscută prin producerea autoturismului Lada, produce, în ultimii ani, cu succes, autoturismul de teren „Niva" VAZ—2121. Cu tracțiune pe toate cele patru roți, „Niva" asigură pasagerilor un confort similar cu al oricărei mașini de oraș.

(După A.P.N.)



2

3

1. Motocicleta „Jupiter", un nou venit în familia IJ.
2. Noul automobil I.J.2126; 5 locuri, 75 cai putere.
3. Un model din familia Jiguli — VAZ 2107. Se remarcă printr-un interior practic, modern, aceasta însemnînd, în primul rînd, bord integrat, volan cu 4 spițe și o poziție a scaunelor (față de volan) foarte comodă. De asemenea, s-a îmbunătățit sistemul de ventilație în interior printr-o mai corectă dozare a aerului rece cu cel cald. Tabloul de bord, pe lîngă alte dotări, evidențiază o premieră: folosirea unui sistem hidraulic pentru reglarea farurilor. Este dotat cu un motor de 1458 cmc, care dezvoltă 77 C.P. Viteza maximă: 150 km/h.

TRECUT ŞI VIITOR ÎN FABRICAREA ULEIURILOR PENTRU MOTOARE

În evoluţia mijloacelor de transport, inventarea motorului cu ardere internă, cu mai mult de un secol în urmă, a marcat un salt deosebit, iar fabricaţia de serie a autovehiculelor dotate cu aceste motoare, pusă la punct în anul 1910, a cunoscut o dezvoltare explozivă. Pentru a aprecia ritmul acestei dezvoltări, este suficient a arăta că, înainte de 1914, existau în lume circa 4 milioane de automobile; în 1938 numărul acestora crescuse la 43 milioane de automobile, în 1955 ajunsese la 90 milioane, iar în 1975, la peste 250 milioane. Numai producţia anului 1982 a fost de circa 30 milioane de autoturisme şi 10 milioane de autocamioane.

Paralel cu dezvoltarea şi diversificarea autovehiculelor şi ca o consecinţă firească a acestei evoluţii, au sporit continuu solicitările mecanice şi termice ale motoarelor şi degradarea mediului de lucru al lubrifianţilor, datorită folosirii combustibililor etilaţi, cu un conţinut ridicat de sulf etc. În plus, autovehiculele sînt exploatate în condiţii variate de sarcină şi viteză, la temperaturi extreme, cu tendinţă de mărire continuă a perioadei de schimb a lubrifiantului.

La începuturile erei automobilului, uleiurile de motor nu ridicau probleme deosebite în ceea ce priveşte formularea şi testarea lor în laboratoare specializate, iar funcţionarea şi chiar durata de serviciu a unui motor nu erau influenţate sensibil de calitatea uleiului. În prezent, cînd uleiul trebuie să reziste la presiuni cuprinse între 30 daN/cmp (în lagăre) şi 12 000 daN/cmp (între camă şi tacheţi) şi la temperaturi cuprinse între 360 K (în baia de ulei) şi 623 K (în canalul primului segment de etanşare), folosirea unui ulei necorespunzător poate compromite funcţionarea unui motor chiar din primele ore de la pornire.

În acest context, pretenţiile faţă de calitatea lubrifianţilor, a condiţiilor pe care aceştia trebuie să le îndeplinească, au crescut continuu. Pentru a răspunde acestor cerinţe, lubrifianţii trebuie să posede caracteristici fizico-chimice, proprietăţi tensio-active şi reologice bine determinate şi să asigure, în motor, următoarele funcţiuni: funcţia de lubrificaţie; funcţia de răcire; funcţia de protecţie chimică; funcţia de etanşare.

Funcţia principală a lubrifiantului fiind aceea de a reduce lucrul mecanic consumat pentru învingerea frecării din cuplele cinematice ale motorului, acestuia îi revine şi misiunea de conservare a resurselor naturale energetice şi de materii prime; în acest sens, uleiul însuşi trebuie economisit prin reciclare-regenerare.

Din totalul produselor petroliere, uleiurile constituie numai o mică fracţiune, totuşi tehnologiile moderne de fabricaţie ale lor sînt cele mai complexe şi cele mai costisitoare din industria prelucrătoare de ţiţei (costul investiţiei pentru fabricarea unei tone de ulei este de zece ori mai mare decît acela pentru producerea unei tone de carburant).

Cantităţi industriale de uleiuri minerale din ţiţei au început să se producă spre sfîrşitul secolului trecut, dar abia între anii 1925—1930 au apărut primele instalaţii perfecţionate de distilare în vid cu funcţionare continuă.

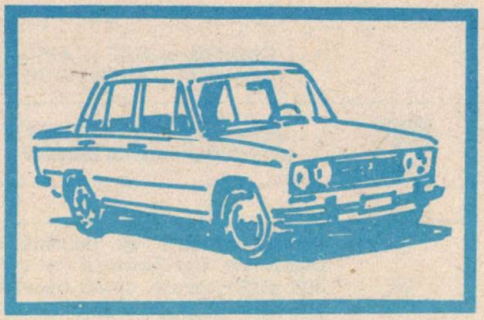
O etapă importantă în evoluţia tehnologiei uleiurilor lubrifiante este introducerea procedeelor de extracţie cu solvenţi (1930—1935) şi ameliorarea proprietăţilor uleiurilor cu aditivi

pentru scăderea punctului de congelare, pentru ameliorarea indicelui de vîscozitate, antioxidanți și anticorosivi (1933—1940). După 1940 au început să fie fabricate uleiuri pentru motoare puternic solicitate, apărînd prima specificație „2 104" a armatei americane pentru uleiurile Heavy—Duty (1941) și prima clasificare A.P.I. pentru comportarea uleiurilor în motoare. (Aceste specificații și clasificări s-au modificat continuu de-a lungul timpului, începînd cu prima clasificare SAE a uleiurilor de motoare după vîscozitate, apărută în 1926).

Anul 1953 marchează un pas important în perfecționarea uleiurilor de motoare, prin confirmarea utilității folosirii uleiurilor multigrade 10 W 30 și 20 W 40. Folosirea uleiurilor multigrade determină o funcționare corespunzătoare a motoarelor, în condiții extreme de temperatură (vară și iarnă), o pornire mai ușoară la rece și o diminuare a pierderilor prin frecare, fapt ce determină o reducere a uzurii motorului și a consumului de combustibil.

Uleiurile multigrade au căpătat o importanță din ce în ce mai mare, mai ales după ce la realizarea lor s-au folosit detergenți polimerici (1957). Urmează apoi fabricarea uleiului multigrad 10 W 40, pentru ca în 1967 să se treacă la fabricarea uleiurilor de bază cu indice de vîscozitate de peste 100 obținute prin hidrotratare și realizarea uleiurilor multigrade 10 W 50.

Anul 1972 marchează începutul fabricării uleiurilor de sinteză (competitive calitativ). Prin proprietățile pe care le posedă, uleiurile



sintetice apar ca soluție optimă de viitor pentru ungerea motoarelor de autovehicule, fie ca atare, fie în amestec cu uleiurile minerale. Uleiurile sintetice posedă calități superioare comparativ cu uleiurile minerale, prezentînd indici de vîscozitate foarte mari (140—200 și chiar 220 pentru uleiul MOBIL SHC), puncte de congelare scăzute (sub 210 K), puncte de inflamabilitate ridicate (pînă la 500 K), volatilitate scăzută etc.

Proprietățile deosebite ale uleiurilor sintetice au permis obținerea unor economii de combustibil (4—5%), prelungirea perioadei de schimb, porniri ușoare la rece, uzuri mai mici, consum mai mic de ulei și o curățenie mai mare a motorului. Uleiurile sintetice sînt utilizate cu succes atît în condiții critice cît și în cazul unor solicitări termice și mecanice foarte ridicate (mașini de curse), dar utilizarea lor este limitată de considerente economice, costul acestora fiind de circa trei ori mai mare decît al uleiurilor minerale.

Un pas înainte l-a constituit și folosirea aditivilor amelioratori de frecare, aditivi care, prin reducerea frecării și a uzurii, determină o sporire a fiabilității motorului prin scăderea consumului energetic, care se materializează prin reducerea consmului de combustibil (2—3%). De asemenea, au fost realizate noi tehnologii de aditivare a uleiurilor, prin folosirea aditivilor polifuncționali și „pachet".

Perfecționarea și diversificarea continuă a uleiurilor de motoare este pusă în evidență și de ultima clasificare SAE (J 300) a uleiurilor după vîscozitate (tabela 1), ca și de noile specificații apărute, privind comportarea uleiurilor în motoare (tabela 2).

Tabelul 1

Clasificarea SAE J-300

Clasa SAE	Vîscozitatea (CP) la temperatura (°C) maximă	Limita de pompabilitate (°C) maximă	Vîscozitatea (cSt) la 100°C	
			min.	*max.*
0W	3250 la —30	—35	3,8	—
5W	3500 la —25	—30	3,8	—
10W	3500 la —20	—25	4,1	—
15W	3500 la —15	—20	5,6	—
20W	4500 la —10	—15	5,6	—
25W	6000 la — 5	—10	9,3	—
20	—	—	5,6	9,3
30	—	—	9,3	12,5
40	—	—	12,5	16,3
50	—	—	16,3	21,9

Tabelul 2

Clasificarea SAE — API — ASTM a uleiurilor în raport cu serviciul motorului și nivelul de performanță

Simbol SAE J 183 a	Uleiuri denumite SERVICE pentru motoare cu benzină	Simbol SAE J 183 a	Uleiuri denumite COMERCIALE pentru motoare Diesel
0	1	2	3
SA	Pentru motoare cu benzină și Diesel ce funcționează în condiții puțin severe, ce nu necesită ulei aditivat și condiții de performanță.	CA	Pentru motoare Diesel ușoare, cu aspirație, ce funcționează în condiții puțin severe. Aceste uleiuri asigură protecția anticorozivă a cuzineților și împiedică formarea depunerilor la temperaturi ridicate. *Obs.* Se aplică și pentru motoare cu benzină ce funcționează în condiții puțin severe.
SB	Pentru motoare cu benzină ce funcționează în condiții puțin severe, ce necesită o protecție minimă contra abraziunii, oxidării și coroziunii cuzineților.		
SC	Pentru motoare cu benzină model 1964—1967, ce necesită protecție contra depunerilor la temperatură joasă și ridicată, contra uzurii, ruginii și coroziunii.	CB	Pentru motoare ce funcționează în condiții puțin severe, cu un combustibil inferior. Aceste uleiuri asigută protecția contra coroziunii și împiedică formarea depunerilor la temperaturi ridicate. *Obs.* Se aplică și pentru motoare cu benzină ce funcționează în condiții puțin severe.
SD	Pentru motoare cu benzină model 1968—1971, ce necesită o protecție similară, dar mai intensă decît pentru SC. *Obs.* Pot fi folosite și în cazurile cînd se recomandă SC.	CC	Pentru motoare Diesel ușor supraalimentate și unele motoare cu benzină ce funcționează în condiții medii de severitate. Aceste uleiuri asigură protecția contra formării depunerilor la temperatură joasă și ridicată și contra ruginii și coroziunii.
SE	Pentru motoare cu benzină model 1971 și ulterioare, ce necesită o protecție similară, dar mai intensă decît pentru SD. *Obs.* Pot fi folosite și în cazurile cînd se recomandă SC și SD.	CD	Pentru motoare Diesel supraalimentate de înalt randament și de mare viteză, ce folosesc combustibili de diferite calități. Aceste uleiuri asigură o protecție contra uzurii, coroziunii și contra formării depunerilor la temperatură ridicată.
SF	Pentru motoare cu benzină model 1980 și ulterioare, ce necesită o protecție similară, dar mai intensă decît pentru SE. *Obs.* Pot fi folosite și în cazurile cînd se recomandă SC, SD și SE.		

Progresele înregistrate în fabricarea uleiurilor lubrifiante au determinat creșterea continuă a perioadei de schimb a acestora, astfel încît în prezent se folosesc în mod curent uleiuri „long life" cu perioadă de schimb cuprinsă între 7 500—10 000 km și chiar mai mult, ajungîndu-se, în cazul uleiurilor sintetice, la valori de peste 40 000 km.

În condițiile actualei crize energetice, o mare importanță se acordă și procesului de regenerare a uleiului, proces care permite economisirea unor importante cantități de materie primă și energie.

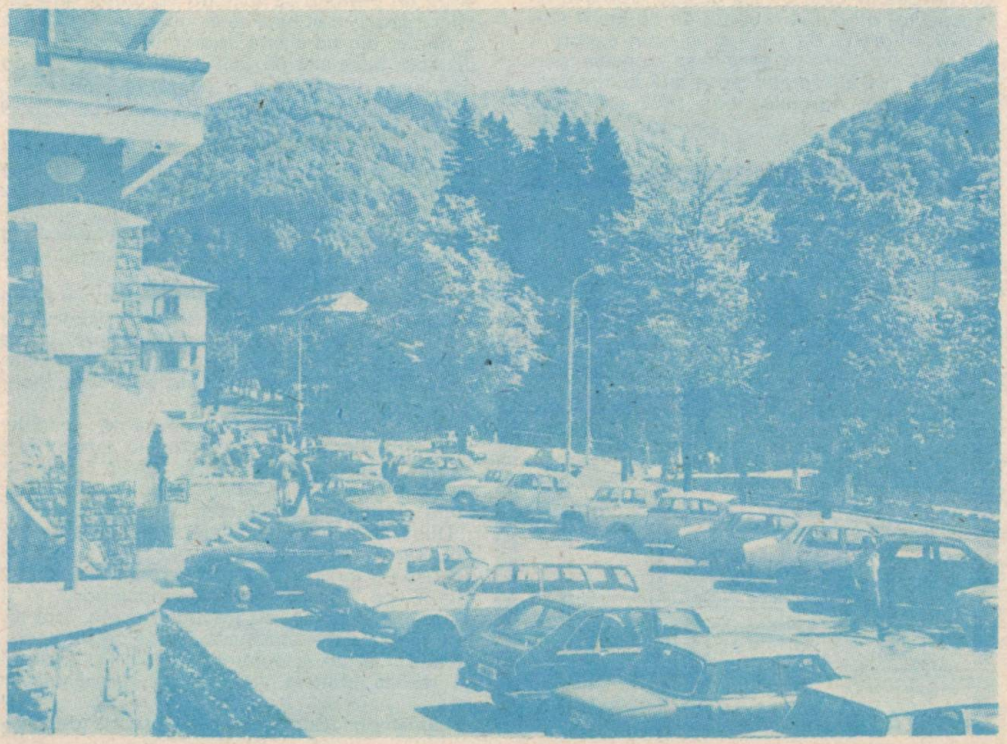
Pentru următorii ani se estimează că orientarea va fi în sensul elaborării unor noi tipuri de aditivi pentru micșorarea frecării și reducerea uzurii, pentru fabricarea de uleiuri lubrifiante de calitate superioară, cu perioadă de utilizare din ce în ce mai lungă, atît în scopul conservării energiei cît și al materiilor prime din care sînt alcătuite cuplele de frecare. Se prevede că aceste uleiuri vor permite prelun-

girea perioadei de funcționare pînă la reparația capitală a motorului la 500 000 km, iar perioada de schimb a uleiului va fi extinsă pînă la 50 000 km.

Deși uleiurile minerale nu prezintă proprietățile deosebite ale uleiurilor de sinteză, nu se întrevede pentru viitorul apropiat înlocuirea lor cu uleiurile de sinteză, datorită costului prohibitiv al acestora din urmă.

S-ar putea ca fabricarea uleiurilor minerale „suprarafinate" și a uleiurilor de sinteză pe bază de hidrocarburi (mai economice) să rezolve în mare parte dezideratele de viitor. Oricum, se estimează că uleiurile provenite din petrol vor supraviețui mai mult decît combustibilii corespunzători.

ing. Cezar AMIRA
ing. Dan POPA



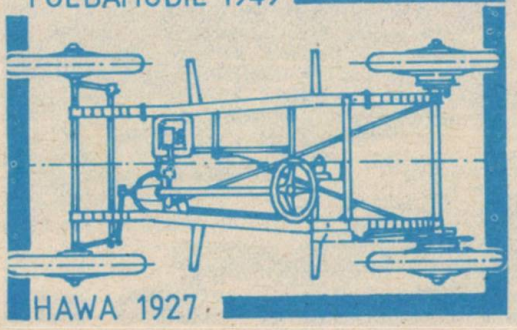
DIN ISTORIA MINIAUTOMOBILULUI

Automobilul foarte mic sau miniautomobilul nu este o noutate în istoria automobilului consemnînd multe încercări, mai mult sau mai puțin reușite, ale unor constructori de a produce miniautomobile cu consum foarte redus dar bine studiate sub aspect ergonomic (al echipării interioare). Producția acestora a cunoscut fluctuații mari, uneori o cerere mare (în momente de criză economice sau în regiuni cu o dezvoltare economică lentă), alteori o cerere redusă odată cu concurența oferită de automobile „mai mari" (din categoria Trabant sau Fiat 850).

Încă în 1905 elveției Martin Fischer și Adolf Hommel obțin în Franța un brevet pentru un miniautomobil echipat cu motor de motocicletă putînd transporta o sarcină utilă de 200 kg, cu o caroserie monobloc de numai 1,40 m lungime! Direcția era manevrată din pedale spre a permite mîinilor să fie libere pentru fumat!

Primul miniautomobil acceptabil pentru 2 locuri a fost realizat în Turingia de Hugo Ruppe, fabricant de utilaje. Era echipat cu un motor în doi cilindri în V de 700 cmc răciți cu aer, cu o transmisie în două trepte și tracțiune spate prin ax cardanic. Șasiul din tablă de oțel reprezenta un avans tehnologic. Cu o distanță între axe de 1,50 m și o greutate de 250 kg, ne putem face o idee despre mărimea sa. Prospectul promitea o viteză de 50 km/h și livrarea în prețul de catalog al unei capote și lanterne. În cronica vremii se consemnează că acest mic automobil făcea față în circulația automobilelor normale. Între 1908—1911 uzinele Brenabor din Brandemburg au comercializat un automobil popular derivat dintr-un model militar reducîndu-i numărul de roți de la 4 la 3. Noul model Brenaborette, cu motor Fafnir de 450 cmc, cu transmisie în două trepte, pe un șasiu din tablă presată, cu o greutate de 275 kg permitea 35 km/h.

FULDAMOBIL 1949



HAWA 1927

În 1907, fabrica Laurin-Klement (Skoda de mai tîrziu) producea un miniautomobil de calitate cu motor de 2 cilindri, 4 timpi, cu o viteză de 50 km/h.

După primul război mondial, în perioada crizelor economice din țările puternic industrializate, apare iar o cerere de automobile foarte mici. Constructorul de avioane „Brade" realizează o „covată" pe roate cu o distanță între roți de 1,00 m și între axe de 2,95 m, cu motor în doi timpi răcit cu aer, care permitea o viteză de 75 km/h! Modelul a avut succes comercial între 1921—1930!

Hanomag a fost o marcă populară chiar și la noi în țară în perioada 1924—1926. Modelul său mic poreclit „chifla", era echipat cu un motor cu un cilindru de 500 cmc în 4 timpi răcit cu apă, cu un consum de circa 4 l/100 km și cu un habitaclu comod pentru 2 persoane.

Inginerii berlinezi Schwenke și Stiefencron aveau deja experiența proiectării tracțiunii pe față în epoca anilor '20. În 1928, ei au construit un prototip de 3 locuri cu motor de 2 cilindri opuși, tracțiune față, cu o transmisie în 2 trepte, din care una supramultiplicată, cu o distanță între axe de 2,25 m și o greutate de 450 kg, care atingea o viteză de .100 km/h. Acest proiect a stat la baza celebrului DKW de mai tîrziu.

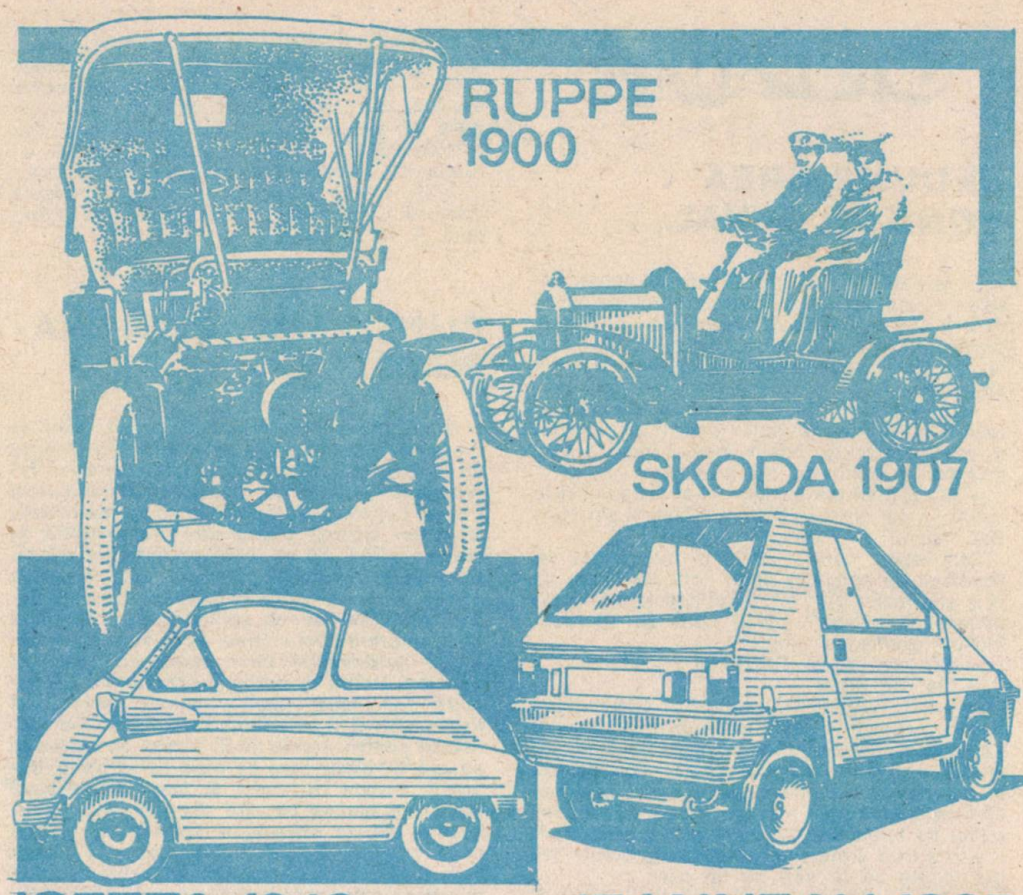
Hawa este un automobil cu 2 locuri în tandem lung de 2,26 m, larg de 1,14 m, în greutate de 470 kg. Interesantă este însă partea mecanică bazată pe un motor electric alimentat de o baterie cu 20 elemenți amplasat la spate. Cu o viteză maximă de 22 km/h, vehiculul putea urca pante de 7°.

Salonul automobilului din Berlin, în anul 1933, reflectă urmările marii crize economice prin numeroase miniautomobile prezentate pe podiumuri; modele pe 3 roți FRAMO, Goliath, DKW și Tempo, modele pe 4 roți: Standard și Hansa.

Unul din cele mai interesante modele, Standard Superior, cu motor la spate, și-a continuat producția pînă în 1949, cu o variantă motor față, tracțiune față, motor 2 cilindri, doi timpi, de 600 cmc.

După al doilea război mondial, sporește din nou cererea de miniautomobile. Cel mai mare succes l-a înregistrat Isetta, produs în Italia; 2 locuri, pe 4 roți, motor monocilindru în 4 timpi, de 250 cmc, cu tracțiune spate, fără diferențial, cu roți apropiate, la 50 cm la spate, la față 120 cm, greutatea de 330 kg. Accesul se realiza printr-o singură ușă, prevăzută în față.

Fuldamobil este un model produs de con-



structorul de avioane Heinkel, cu 2 locuri, 3 roți, în lungime de 2,97 m, care la interior putea fi amenajat cu un pat. Heinkel a mai produs un model asemănător cu Isetta, cu 3 roți și 2 locuri.

Messerschmitt a încercat un „scooter" cu cabină, cu 2 locuri în tandem, cu motor de 200 cmc, capotă rabatabilă pentru acces interior, 238 kg, viteză 87 km/h, consum 4,3 l/100 km.

Dornier, alt constructor de avioane, încearcă lansarea modelului Dornier-Delta, cu 2 banchete tandem opus (spate la spate) ceea ce nu a plăcut publicului. Modelul s-a produs ulterior sub numele Zündapp Janus.

De fapt un miniautomobil este mai mult o problemă de studiu de habitaclu, astfel că în 1972, un veritabil carosier, Ghia, reia problema și expune un prototip al unui posibil automobil de viitor, analog „scooterului" Messerschmitt, dar cu o grafică modernă, foarte bine elaborată, însă la un preț de cost destul de mare!

În perioada „petrolului ieftin", interesul pentru miniautomobile a scăzut constant, deși mulți cercetători serioși au emis ipoteza unui miniautomobil de viitor capabil să descongestioneze arterele urbane aglomerate.

Constructorul Fichtel Sachs a studiat 10 ani pentru a pune la punct un grup motopropulsor compact denumit Sachs Sc 50 — monocilindru în doi timpi de 50 cmc cu raport de compresie 9,8:1, 40 C.P., la o turație 5 800 rot/min, cu o transmisie automată cu variator prin curea, utilizînd continuu în mod judicios motorul.

Constructorul francez Jeanneau a realizat modelul Microcar, echipat cu acest motor Sachs Sc 50. Succesul este promițător. În 1984, în Franța, la 400 automobile există un miniautomobil și se estimează o cerere de 20 000 miniautomobile pe an.

Miniautomobilele au fost testate și pe circuitul Le Mans în cursă de 7 zile neîntreruptă cu motorul în plină sarcină, acoperind 6 687 km, cu o medie superioară vitezei de 40 km/h. Acest parcurs este echivalentul unei durate de exploatare de 2—4 ani!

Firma Automobil Technik Walther din R.F.G., a preluat sub licență fabricația modelului Jeanneau sub numele Micro Charly Super.

Și încă o surpriză: marele concern Mercedes se preocupă de un miniautomobil, căci se intuiește tot mai mult că acestea vor salva problema circulației în marile aglomerări urbane.

Arh. Horia CONSTANTINESCU

UMOR

NEDUMERIREA CONULUI MIHAI...

— Şi oamenii mari îşi au întîmplările lor vesele — îmi spusese, cîndva, omul de spirit care a fost scriitorul Nicolae Tăutu. Iată una, povestită chiar de maestrul Mihail Sadoveanu, la ceas de bună dispoziţie, după un pescuit straşnic!

...După război, lui Sadoveanu i se repartizase o maşină cu un şofer extrem de priceput şi de conştiincios. Odată, însă, a întîrziat cam multişor şi scriitorul s-a supărat.

— Vă rog să mă iertaţi — i-ar fi spus cel în culpă — dar am fost pînă la Galaţi şi am întîrziat, făcînd trei ceasuri!

Sadoveanu, care în 1929 îşi cumpărase un Pontillac de epocă şi chiar condusese ani de zile, ştia foarte bine că, practic, este o imposibilitate să acoperi cîteva sute de kilometri într-un asemenea timp.

— Şi, aşa, de la Galaţi vii?

— Da, de acolo...

După ce l-a măsurat cercetător cîteva clipe, marele povestitor, cuprins de un anume gînd, i-a indicat adresa unei somităţi medicale a vremii. Ajunşi la doctorul Lupu — căci despre el este vorba —, maestrul i-a cerut acestuia să-l vadă amănunţit pe şofer. După ce l-a consultat cu toată atenţia, medicul s-a pronunţat:

— La trup n-are nici un beteşug, coane Mihai; poate că la cap să fie ceva...

— Atunci, scrie-i o trimitere la Spitalul 9!

— Da' ce-a făcut, săracul?

— O poznă mare şi-o ţine pe-a lui: s-ar fi repezit în trei ceasuri, pînă la Galaţi şi înapoi! Ai mai auzit tu de cineva care să bată drumul ăsta cu maşina într-un aşa timp?!

— Ia zi, omule — se întoarse doctorul către incredibilul recordman pe patru roţi, — cum e tărăşenia cu Galaţiul?

— Păi — se lumină acesta, n-am apucat să-i explic maestrului ce şi cum. Să vedeţi...

Întîmplarea făcuse ca la prînz, după ce-l lăsase pe scriitor acasă, să se întîlnească cu nişte amici aviatori. Aceştia tocmai plecau spre Băneasa, pentru un zbor pînă la Galaţi. Cînd a aflat că toată cursa durează numai două ceasuri, şoferul care pînă atunci nu urcase într-un avion, i-a rugat să-l ia cu ei. Dar o defecţiune survenită la Galaţi, i-a pus în situaţia de a întîrzia la înapoiere cu o oră...

— Ei, coane Mihai — a întrebat înveselit doctorul Lupu — să-i mai fac trimiterea la Spitalul 9, ori îl ierţi?!

PUNCT ŞI CONTRAPUNCT

Odată, aproape de miezul nopţii, Nicolae Iorga se întorcea acasă de la una din recepţiile la care obligaţiile cereau să fie prezent. Întîmplarea a făcut ca, exact în faţa locuinţei Elenei Lupescu, automobilul să se defecteze. Degeaba încerca şoferul să-l meşterească; în liniştea vilelor de pe aleea potentaţilor epocii, rateurile motorului răsunau ca nişte focuri de armă... Cum zgomotul continua, la una din ferestrele casei se ivi somnoroasă, camerista ce-şi informă apoi stăpîna că în stradă s-a defectat automobilul unui domn cu barbă şi ochelari. Domn cu barbă şi ochelari?! — se lumină Lupeasca; dacă-i, cumva, profesorul Iorga, atunci tocmai bun moment să i-o plătească pentru desele ironii făcute de acesta la adresa ei! Bucuroasă de ceea ce va urma, îmbracă repede un halat şi iese fără zăbavă afară. La lumina becului din faţa vilei, recunoaşte silueta savantului sprijinit în baston lîngă maşină, dar, făcîndu-se totuşi a nu şti cine este, începe să debiteze tot felul de vorbe la adresa celor care noaptea scoală şi scandalizează o stradă întreagă, prin gălăgia făcută cu hîrburile lor defecte. După ce îi ascultă calm, vocalizele, Nicolae Iorga i se adresă, dar fără a face şi el pe neştiutorul cu cine vorbeşte:

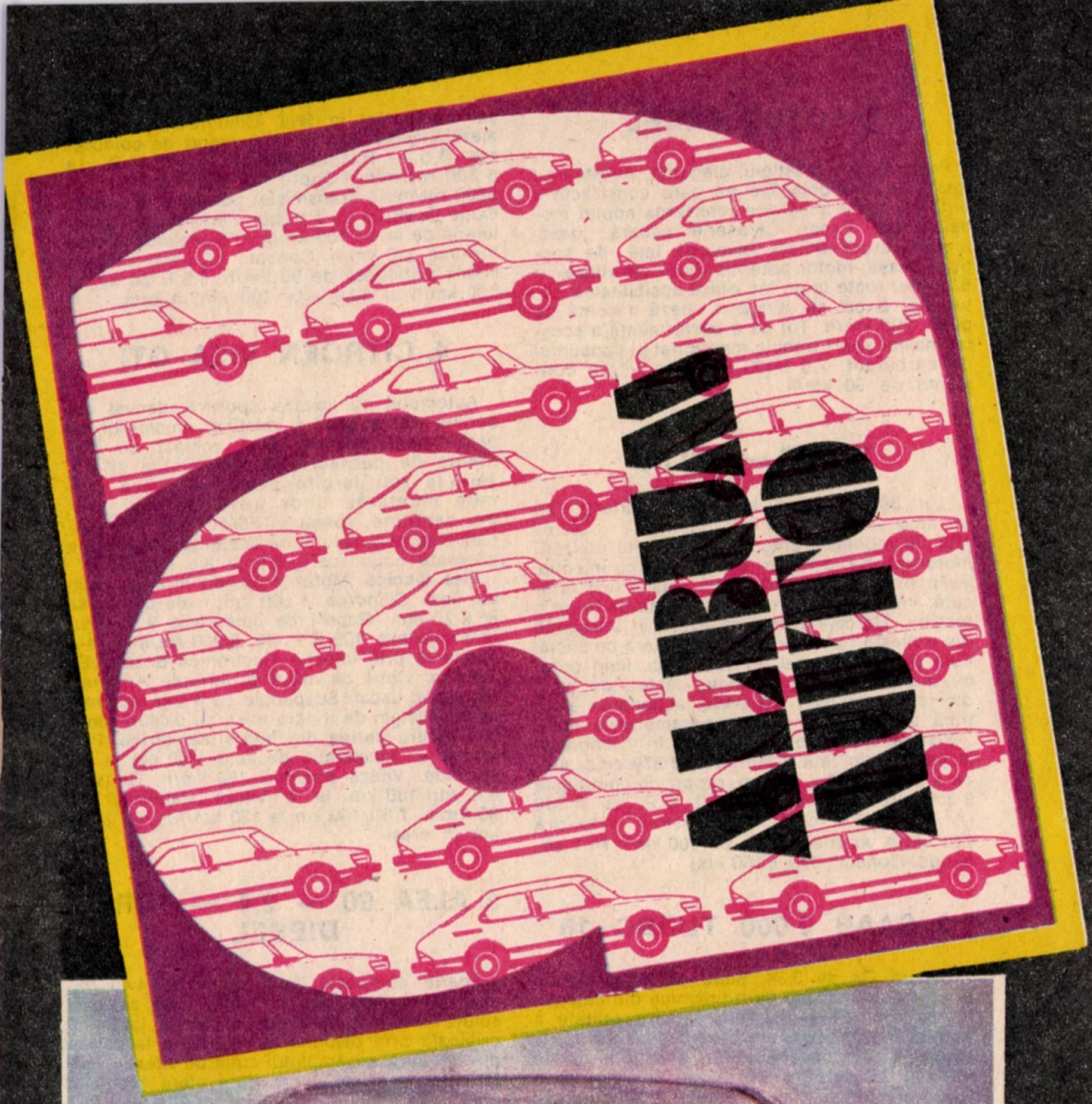
— Doamnă dragă, recunosc că din pricina blestemăţiei de maşinării, am deranjat şi scandalizat o stradă, în mijlocul nopţii. Dar dumneata ai sculat şi scandalizat o Europă întreagă, încurcîndu-ne şi în afaceri de stat şi totuşi, nimeni nu ţi-a cerut răul, cum bag de seamă că mi-l doreşti mata, mie...

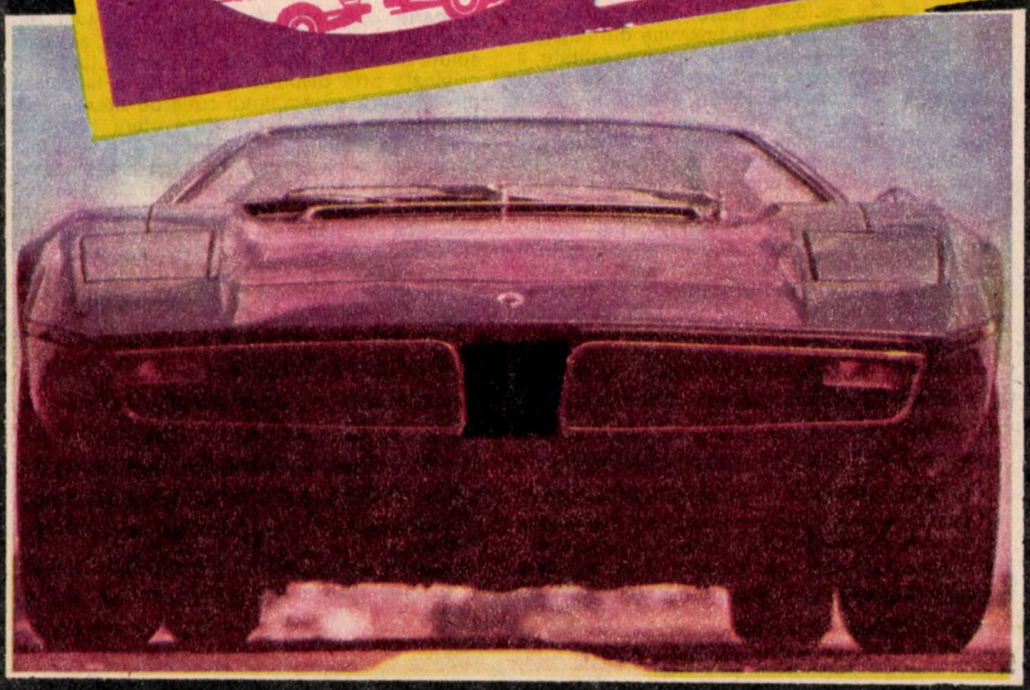
Aurel CODREANU

SFATURI PENTRU AUTOMOBILIŞTI

- *Chiar dacă vă grăbiţi, nu treceţi pe stop, pentru că veţi plăti pe loc contravenţia: taxa de urgenţă!*
- *Dacă pentru beţie există dezalcoolizare - şi pentru beţia de viteză există... descarnetizare.*
- *În caz de vizibilitate redusă, micşoraţi viteza. Altminteri, n-aveţi nici măcar posibilitatea să vă vedeţi... „moartea cu ochii"!*
- *Nu depăşiţi în curbă pentru că de multe ori e curbă... de sacrificiu!*
- *Nu vă puneţi cu pomii de pe marginea şoselei. Aceştia nu au obraz: au... cherestea!*
- *E bine să cunoaşteţi toate semnele de circulaţie - mai ales cel cu semnul... mirării!*
- *Cînd conduceţi, fiţi cu ochii-n patru.! Plus ochi de pisică...*

D.C. MAZILU


ALBUM
AUTO



1. LOTUS EXCEL

Performanță, prestigiu, eleganță. Acestea au fost cele trei obiective pe care constructorii britanici le-au atins prin realizarea noului model Lotus Excel. Caroserie ușoară, joasă, foarte aerodinamică, anvelope late, de secțiune joasă, motor puternic, cutie de viteze cu 5 trepte, toate la un loc oferă posibilitatea Lotus-ului Excel să atingă o viteză maximă de peste 200 km/h. Tot ca o performanță a acestei mașini sport trebuie menționat și consumul de carburant: 7,8 l/100 km la o viteză constantă de 90 km/h.

2. TVR — 390 SE

„Lui „390 SE" i s-au adus multe perfecționări pe linia aerodinamicii și mai multă „putere" față de modelele precedente datorită utilizării motorului de la Rover Vitesse, V8 cu injecție. Suspensia pentru partea din față a fost refăcută, îmbunătățindu-se astfel ținuta de drum a mașinii. Caroseria este realizată în întregime din poliesteri pe o armătură din fibră de sticlă. Este produs manual, în serii mici, fiind dotat cu multe accesorii speciale: tablou de bord din lemn, tapițerie din piele, acționarea electrică a geamurilor, faruri escamotabile etc.

Fișă tehnică: motor 8 cilindri în V amplasat la partea din față. Cilindreea 3 879 cmc, alezaj x cursă 88,9 x 74 mm, raport de compresie 9,3:1. Putere maximă 180 C.P. la 6 000 rot/min. Performanțe: viteză maximă 220 km/h, accelerație de 0—100 km/h în 7 secunde. Consum 12,5 l/100 km.

3. SAAB 9 000 TURBO 16

Cu un Cx de 0,34, Saab 9 000 se înscrie printre automobilele aerodinamice din categoria sa. Dar Cx-ul nu este singura calitate a acestei mașini. Deși are o caroserie, am putea spune, deja „convențională", amintindu-ne de Renault 25, de Ford Sierra sau Scorpio, Saab 9 000 are totuși o alură modernă generată de noul calandru mai coborît, înscris în aceeași linie cu grupurile optice, de parbrizul foarte înclinat și de coada înaltă. În ceea ce privește accesorizarea, Saab 9 000 este echipat cu un sistem APC (Automatic Performance Control) care adaptează în permanență funcționarea motorului la limitele termodinamice permise de carburantul folosit, cu un sistem de aer condiționat, cu programator, sistem care menține în permanență temperatura habitaclului la temperatura programată, indiferent de condițiile atmosferice exterioare sau de viteza automobilului. De asemenea, are servodirecție cu volan reglabil în profunzime, scaunul conducătorului cu suport lombar și reglarea în înălțime, ambele scaune din față încălzite electric, oglinzi exterioare cu reglare și dezaburire electrică, geamuri acționate electric, zăvorîre centralizată a ușilor și a portbagajului, ordinator de bord etc.

Fișă tehnică. Motor 4 cilindri în linie, amplasat transversal în față. Cilindree 1985 cmc, alezaj x cursă 90 x 78 mm, raport de compresie 8,5:1. Putere maximă 175 C.P. la 5 300 rot/min. Cuplu maxim 28 kgfm la 3000 rot/min. Transmisie pe roțile din față. Cutie de viteze cu 5 trepte. Performanțe: accelerație de la 0—100 km/h în 8 secunde. Viteză maximă 220 km/h. Consum 7,2 l/100 km la o viteză stabilizată de 90 km/h, 9,8 l/100 km la 120 km/h și 12,4 l la 100 km în oraș.

4. CITROEN VISA GTI

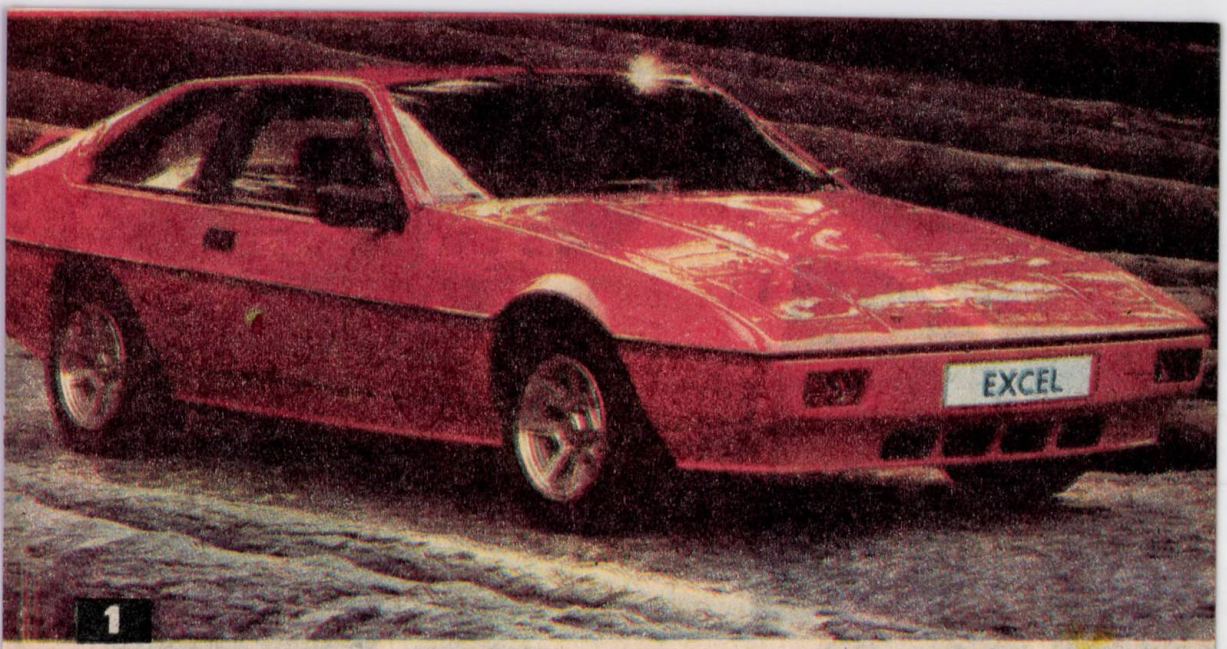
Automobil cu vocație sportivă, derivat din berlina „de stradă" și destinat amatorilor de performanțe ridicate. Este echipat cu elemente de caroserie aerodinamice și pasaje la roți lărgite pentru a putea permite montarea unor anvelope mai late, de secțiune joasă, 185/60 HR 14, capabile să asigure o buna aderență și stabilitate adecvată noilor performanțe ale mașinii.

Fișă tehnică. Motor 4 cilindri în linie, răciți cu apă. Cilindree 1 580 cmc. Alezaj x cursă 85 x 70 mm. Raport de compresie 9,5:1. Putere maximă 105 C.P. la 6 200 rot/min. Alimentarea prin injecție electronică Bosch LE2 Jetronic. Cutie de viteze cu 5 trepte. Ambreiaj monodisc uscat. Suspensie cu 4 roți independente. Sistem de frînare mixt, cu discuri ventilate pentru partea din față și servofrînă. Performanțe: accelerație de la 0—100 km în 9,1 secunde. Viteza maximă 188 km/h. Consum 5,9 litri/100 km la o viteză stabilizată de 90 km/h, 7,6 l/100 km la 120 km/h și 8,7 l/100 km în oraș.

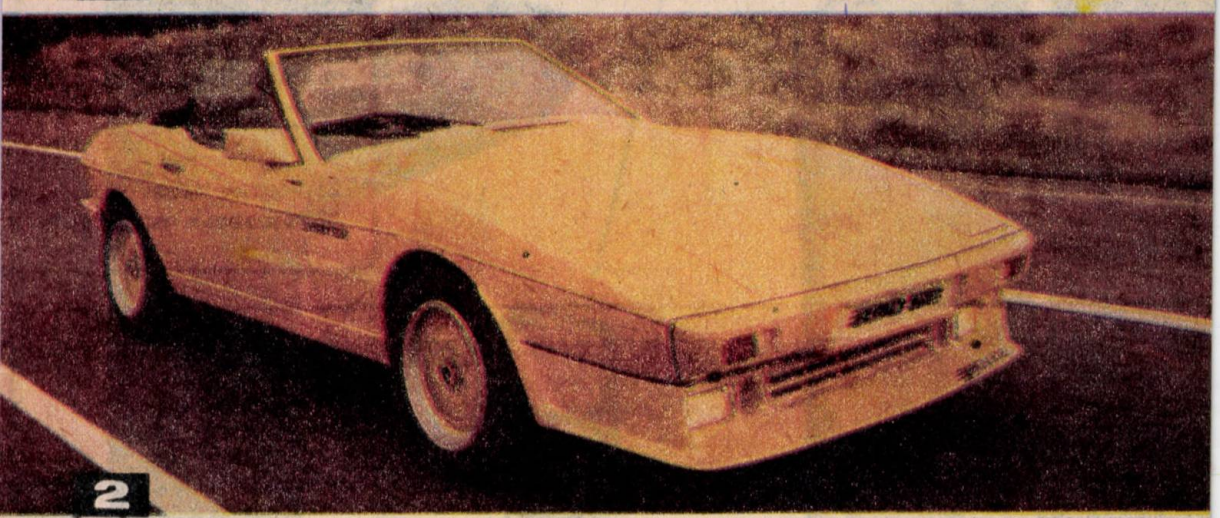
5. ALFA 90 — 2,4 — TURBO DIESEL

Foarte compactă (mai puțin de 4,40 m), această berlină „cap de serie" reia aceleași soluții tehnice folosite deja la Alfetta. La fel de originală prin dispunerea motorului la partea din față și a ansamblului cutie de viteze — diferențial în spate, lucru care oferă avantajul unei bune echilibrări a maselor, Alfa 90 a fost construită după un nou concept aerodinamic, fapt care a permis obținerea unui Cx redus cu 15% față de cel al modelului Alfetta. Această reducere se datorește și folosirii, în premieră mondială, a unei aripi deportante montată pe un sistem telescopic autoreglabil care poate realiza incidențe variabile cu caroseria, funcție de viteza automobilului.

Fișă tehnică. 4 cilindri în linie, montați longitudinal la partea din față. Alezaj x cursă 92 x 90 mm. Cilindree 2 393 cmc. Raport de compresie 22:1. Putere maximă 110 C.P. la 4 200 rot/min. Cuplu maxim 24 kgfm la 2 300 rot/min. Alimentare prin injecție indirectă cu pompă rotativă. Transmisie: ambreiaj bidisc uscat cu comandă hidraulică. Cutie de viteze cu 5 trepte. Sistem de frînare cu 4 discuri și servofrînă. Performanțe: viteză maximă 178 km/h. Consum: 5,8 l/100 km la o viteză stabilizată de 90 km/h, 8 l/100 km la 120 km/h și 9 l/100 km în oraș.

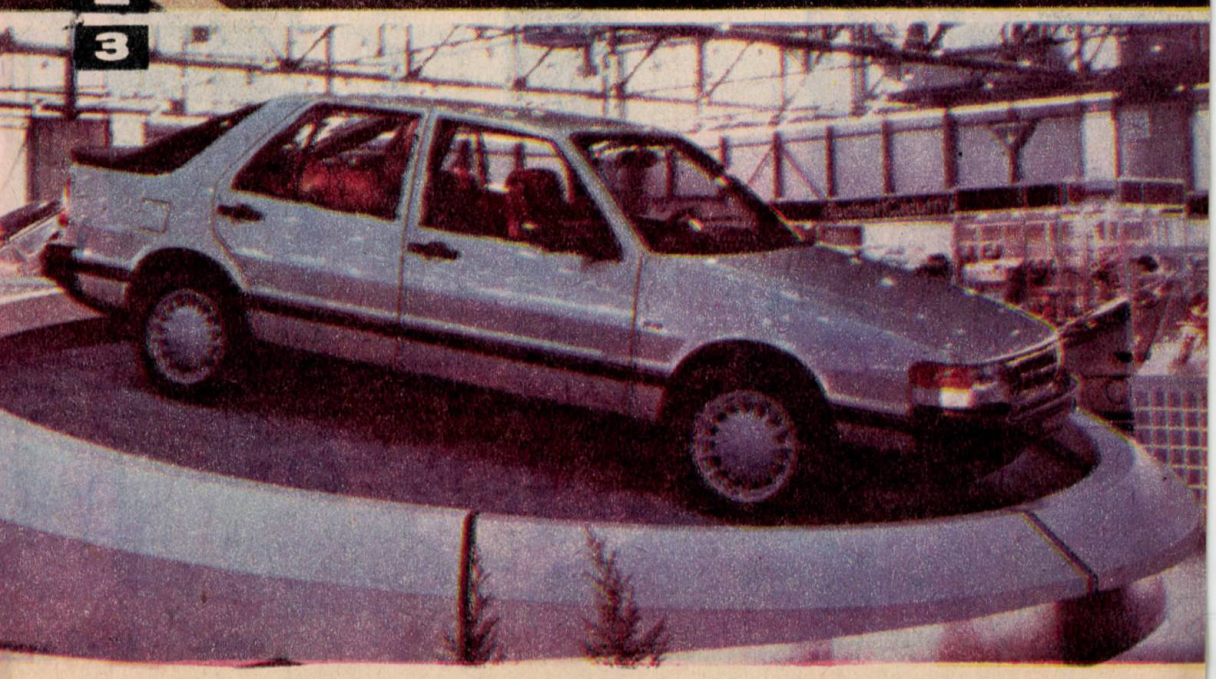


1



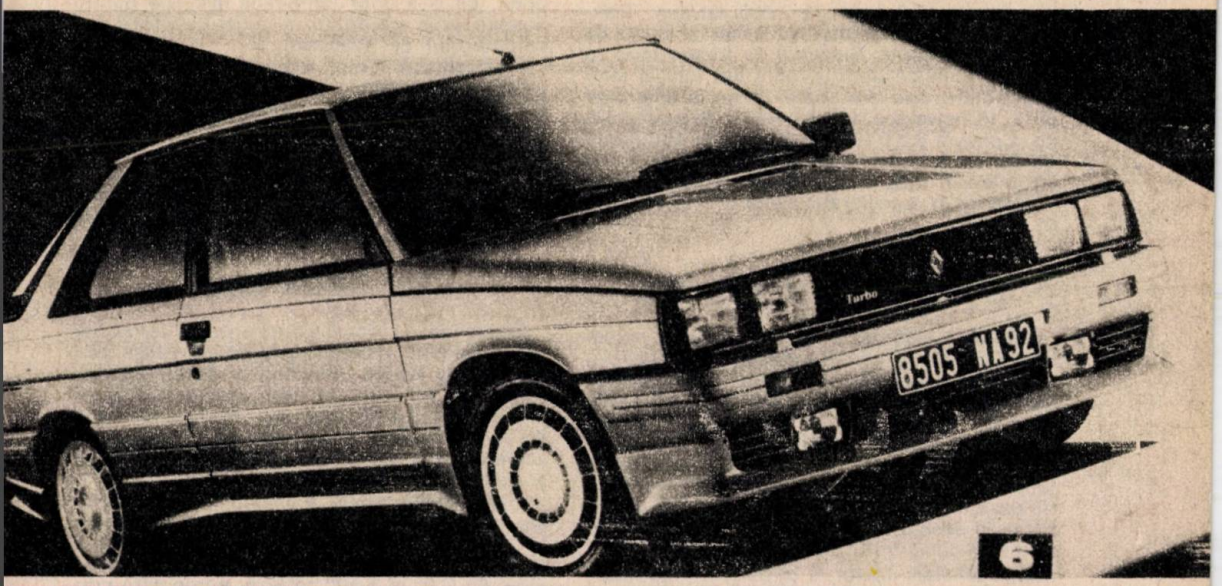
2

3



ALBUM AUTO

5



6

7

6. RENAULT 11 TURBO „ZENDER"

Campioană de raliuri a Franței la grupa N în 1984, Renault 11 turbo a demonstrat rapid potențialul său sportiv conjugat cu un confort și prestații deosebite pentru acest gen de mașini. Pe structura sa mecanică, uzina Renault a prezentat la Salonul de la Paris din 1984 o altă variantă, „R 11 Zender", căreia i s-au adus multe îmbunătățiri în ținuta de drum și alura aerodinamică.

Fișă tehnică: motor 4 cilindri în linie răciți cu apă, 1 397 cmc, raport de compresie 8:1, putere maximă 105 C.P. la 5 500 rot/min, cuplu maxim 13,5 kgfm la 2 500 rot/min. Transmisie: ambreiaj monodisc uscat și cutie de viteze cu 5 trepte. Sistemul de frînare mixt cu discuri ventilate pentru roțile din față și tamburi pentru cele din spate. Jante în aliaj ușor 6J x 15, anvelope 195/50 HR15. Greutate 925 kg. Consum 6,2 l/100 km la o viteză stabilizată de 90 km/h, 7,9 l/100 km la 120 km/h și 8,9 l/100 km în oraș. Performanțe: viteză maximă — 186 km/h. Accelerația de la 0—100 km/h în 9 secunde.

7. BMW — M 635 CSi

B.M.W. a elaborat o nouă variantă a modelului CS 635. La această mașină tot ansamblul caroseriei a fost revăzut: spoiler amplu, pasaje pentru roți cu anvelope mai late, suspensii speciale, amortizoare cu gaz, frîne redimensionate, diferențial autoblocant etc.

Motorul este mai puternic, dar în același timp și mai economic. Un microordinator controlează în mod simultan alimentarea și aprinderea în sensul obținerii unui compromis performanță-consum.

Fișa tehnică. Motor 6 cilindri în linie, înclinat la 30°, plasat în față, longitudinal, cu patru supape pe cilindru. Cilindree 3.453 cmc, alezaj x cursă 92x86 mm, raport de compresie 10,5:1, putere maximă 286 C.P. la 6.000 rot/min, cuplu maxim 31,6 kgfm la 4.500 rot/min. Alimentare prin injecție electronică.

Consum 7,8 l/100 km la o viteză stabilizată de 90 km/h, 9,7 l la 100 km la 120 km/h și 16,5 l/100 km în oraș. Performanțe: accelerație de la 0—100 km/h în 6,4 secunde. Viteză maximă: 255 km/h.

8. NISSAN NX-018

Caroserie două volume, compacte, de gabarit mic, cu trei uși și cinci locuri. Deși foarte ușor, Nissan NX—018 este foarte bine studiat la șocuri frontale, oferind o bună rezistență în caz de accident.

Fișă tehnică: motor 4 cilindri în linie răciți cu apă, amplasat la partea din față. Cilindree 987 cmc, alezaj x cursă 75x72 mm, raport de compresie 9,2:1, putere maximă 55 C.P. la 6.400 rot/min. Cutie de viteze cu 5 trepte. Frîne cu discuri pentru roțile din față și servofrînă. Dimensiuni: lungimea 3,60 m, lățimea 1,56 m, înălțimea 1,39 m. Greutate: 630 kg. Consum 5 l/100 km. Viteză maximă 155 km/h.

9. LANCIA PRISMA DIESEL

Berlină cu 4 uși, trei volume, construită după soluția „totul în față". Noul motor de 1,9 l realizat în colaborare cu uzina Fiat, este dotat cu un filtru de aer cu mai multe etaje, lucru care contribuie împreună cu izolarea fonică a habitaclului la reducerea zgomotului caracteristic funcționării motoarelor diesel, mărind astfel gradul de confort al automobilului. Tot în acest sens s-a acționat și pentru reducerea vibrațiilor transmise caroseriei de la motor. Astfel, se remarcă un volant motor de dimensiuni mai mari, deci cu o inerție mai mare, a unui amortizor de vibrații pe vilbrochen, cît și a unor tampoane speciale pentru suspendarea motorului, a cutiei de viteze și a colectorului de evacuare.

Fișă tehnică: motor 4 cilindri în linie montat transversal la partea din față a automobilului. Cilindreea 1 929 cmc, alezaj x cursă 91 x 76 mm, raport de compresie 22:1. Putere maximă 65 C.P. la 4 600 rot/min. Performanțe: accelerație de la 0—100 km/h în 22,3 secunde. Viteză maximă 158 km/h. Consum: 4,6 l/100 km la o viteză stabilizată de 90 km/h, 6,6 l/100 km la 120 km/h și 7,1 l/100 km în oraș.

10. LADA 2108

Caroseria cu două volume, două uși și hayon posterior, motorul și cutia de viteze amplasate la partea din față a automobilului, tracțiunea pe roțile din față, acestea sînt principalele elemente noi ale modelului Lada 2 108. Cu această nouă realizare, constructorii sovietici s-au aliniat tendinței actuale în construcția de automobile.

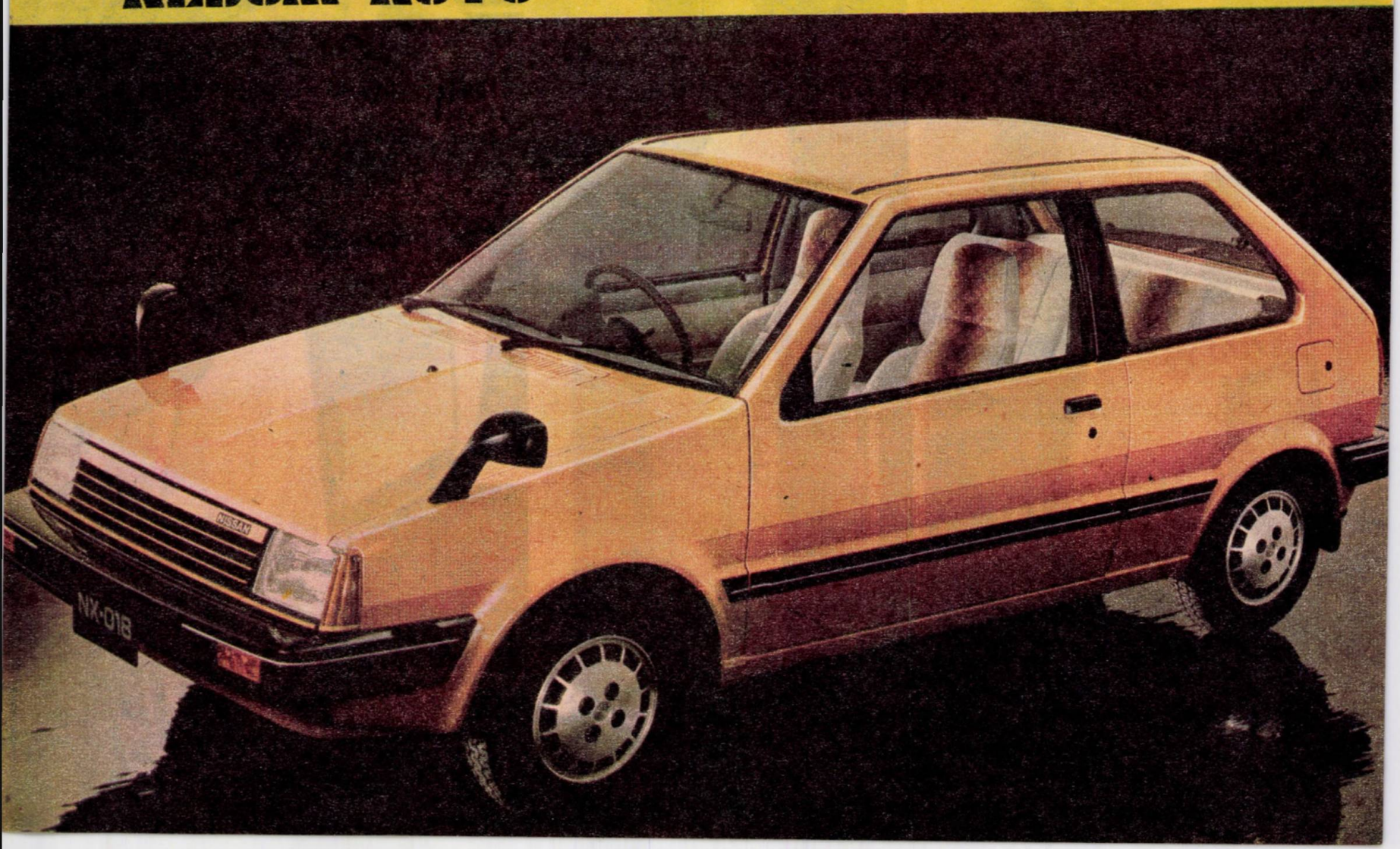
Fișa tehnică: motor 4 cilindri în linie amplasat transversal, la partea din față a automobilului. Cilindree 1 289 cmc, alezaj x cursă 76 x 71 mm, raport de compresie 9,6:1, putere maximă 65 C.P. la 5 600 rot/min. Alimentare prin carburator dublu corp în trepte. Distribuție cu arbore cu came în chiulasă și curea dințată. Transmisie: ambreiaj monodisc uscat și cutie de viteze cu 5 trepte. Sistem de frînare cu discuri pentru partea din față și tamburi pentru spate. Performanțe: accelerație de la 0—100 km/h în 15 secunde. Viteză maximă 150 km/h. Consum: 5,9 l la 100 km la o viteză stabilizată de 90 km/h.

11. ALFA 33 QUATROFOGLIO VERDE

Berlină cu 4 uși, 5 locuri a cărei linie (două volume și jumătate) este total nouă în tradiția uzinei milaneze. Quatrofoglio Verde se distinge față de modelul de bază nu numai prin motorul mai „împins", ci și prin cîteva accesorii: ștergătoare de faruri, oglindă retrovizoare și pe dreapta, geamuri fumurii acționate electric, închidere centralizată a ușilor, jante din aliaj, anvelope de secțiune joasă etc.

Fișa tehnică: motor 4 cilindri boxer, amplasat transversal la partea din față. Cilindree 1 490 cmc, alezaj x cursă 84,0 x 67,2 mm, raport de compresie 9,5:1, putere maximă 105 C.P. la 6 000 rot/min. Distribuția cu arbori cu came în cap și curea dințată. Alimentare prin

ALBUM AUTO



9

10

11

ALBUM AUTO

12

13

14

ALBUM AUTO

2 carburatoare dublu corp orizontale cu actionare simultană. Performanţe: accelerație de la 0—100 km/h în 10 secunde. Viteză maximă 190 km/h. Consum: 6,2 l la 100 km la o viteză constantă de 90 km/h, 7,9 l/100 km la 120 km şi 10,9 l/100 km în oraş.

12. ALFA 75 2,5

Creaţie de ultimă oră a uzinei milaneze, Alfa 75 are o caroserie „două volume şi jumătate", a cărei linie generală o situează între Alfa 33 şi Alfa 90. O caroserie, deci, mai scurtă şi mai joasă, 4 uşi, 5 locuri cu „coadă" înaltă. Noul model poate fi echipat cu două tipuri de motoare. Este vorba de un motor de 2 l cu 4 cilindri în linie, alimentat prin intermediul a două carburatoare duble (un corp pentru fiecare cilindru) şi celălalt motor un V6 la 60° tot cu doi arbori cu came în cap (cîte unul pe fiecare chiulasă)

Fişă tehnică a celui de al doilea tip de motor: 6 cilindri în V la 60° amplasat la partea din faţă. Cilindree 2 490 cmc, alezaj x cursă 88,0x68,3 mm, raport de compresie 9:1. Putere maximă 156 CP la 5 600 rot/min. Alimentare prin injecţie de benzină. Performanţe: viteză maximă 205 km/h, accelerație de la 0—100 km/h în 8 secunde. Consum 16,5 l/100 km.

13. BMW ALPINA C1 2,3

Versiunea sportivă „de vîrf" a „seriei 3" vine să satisfacă, datorită performanţelor notabile în ceea ce priveşte accelerația, viteza maximă, ţinuta de drum etc., o categorie mai restrînsă de automobilişti şi anume pe cei sportivi. Maşina este prevăzută cu un spoiler amplu, cu deflector pentru partea din spate, jante late din aliaj şi anvelope de secţiune joasă.

Fişă tehnică. Motor 4 cilindri în linie, 2 315 cmc, alezaj x cursă 80 x 76,8 mm, raport de compresie 10:1, putere maximă 170 C.P. la 6 000 rot/min, cuplu maxim 22,8 kgfm la 5 000 rot/min. Alimentarea prin injecţie electronică de benzină „LE-Jetronic". Suspensiile cu amortizoare cu gaz Bilstein. Anvelope 195/50VR16. Performanţe: accelerație de la 0—100 km/h în 8 secunde. Viteză maximă 220 km/h.

14. RENAULT 5 GL (5 uşi)

Începînd cu data de 23 mai 1985, o nouă gamă „super 5" a ieşit de pe porţile uzinei din Billancourt: este vorba de o caroserie cu 5 uşi, prezentată în şase versiuni: TC, GL, GTL, GTL 1.4, GTS, Automatic. La această variantă noutăţile se referă şi la nivelul caroseriei: facilitatea accesului la locurile din spate, datorită prezenţei celor două usi suplimentare; confort sporit, iar ampatamentului maşinii i s-au adăugat încă 60 mm. Astfel, Renault 5, considerat deja un automobil spaţios, devine prin noul model cu 5 uşi unul dintre cele mai voluminoase din categoria sa şi aceasta pe o caroserie de numai 3,65 m.

Fişa tehnică: motor 4 cilindri în linie, vertical, montat transversal la partea din faţă. Cilindree 1 108 cmc, alezaj x cursă 70x72 mm, raport de compresie 9,5:1, putere maximă 47 C.P. la 5 250 rot/min, cuplu maxim 8,2 kgfm la 2 500 rot/min. Distribuţie cu axă cu came montată lateral în blocul motor şi comandată prin lanţ. Transmisie: ambreiaj monodisc uscat şi cutie cu patru viteze. Greutate 715 kg. Performanţe — accelerație de la 0—100 km/h în 16 secunde. Viteză maximă 143 km/h. Consum: 4,5 l/100 km la viteza stabilizată de 90 km/h, 6,1 l/100 km la 120 km/h şi 5,8 l/100km în oraş.

15. TOYOTA CELICA 2,0 GTX

Coupé de prestigiu, la realizarea căruia constructorii niponi au ţinut cont în primul rînd de finisare. A rezultat o maşină elegantă, cu o linie sobră, bine finisată, cu partea din faţă (faruri escamotabile, calandru, semnalizatoare), foarte frumos armonizate.

Fişa tehnică: motor 4 cilindri în linie răciţi cu apă. Cilindree 1972 cmc, alezaj x cursă 84x89 mm, raport de compresie 9:1. Putere maximă 105 C.P. la 5 000 rot/min. Transmisia se realizează prin intermediul unei cutii de viteze cu 5 trepte sau la cerere automată. Performanţe: viteză maximă 180 km/h, accelerație de la 0—100 km/h în 11,1 secunde. Consum: 7,3 l/100 km la o viteză constantă de 90 km/h; 9,4 l/100 km la 120 km/h şi 12,2 l în oraş.

16. FORD RS 200

Noul „RS 200" a fost proiectat şi construit în mod special pentru a participa la campionatul mondial de raliuri. Prin realizarea acestui nou model, specialiştii au urmărit împlinirea cîtorva deziderate şi anume: o maşină uşoară, bine echilibrată, propulsată de un motor foarte puternic, cu o transmisie care să poată permite exploatarea la maxim a performanţelor motorului şi, bineînţeles, o suspensie adecvată dificilelor solicitări la care este supusă o maşină de raliuri.

Fişă tehnică: motor 4 cilindri în linie, montat transversal la partea din spate a automobilului, în faţa roţilor posterioare. Alezaj x cursă 86x77,4 mm, raport de compresie 8,2:1. Cilindree 1 800 cmc. Putere maximă 230 C.P. la 6 000 rot/min. Cuplu maxim 32,6 kgfm la 4 500 rot/min. Distribuţie cu două axe cu came în cap comandate de curea dinţată. Alimentarea prin injecţie şi turbocompresor. Transmisie cu 4 roţi motrice, frîne cu discuri pe toate roţile. Performanţe: accelerație de la 0—100 km/h în 6,3 secunde. Viteza maximă: 240 km/h.

17. SEAT IBIZA

Berlină cu două uşi, construită de firma spaniolă SEAT care, la realizarea acestui model, a beneficiat de parteneri de excepţie în domeniu: Porsche pentru ansamblul motor-cutie de viteze, Giugiaro pentru caroserie şi Karmann pentru amenajamentul interior şi metode de fabricaţie. Născută deci în urma unei colaborări internaţionale, Seat Ibiza are o caroserie cu două volume, rotunjită, funcţională şi modernă, caracterizată de ample su-

RS 200

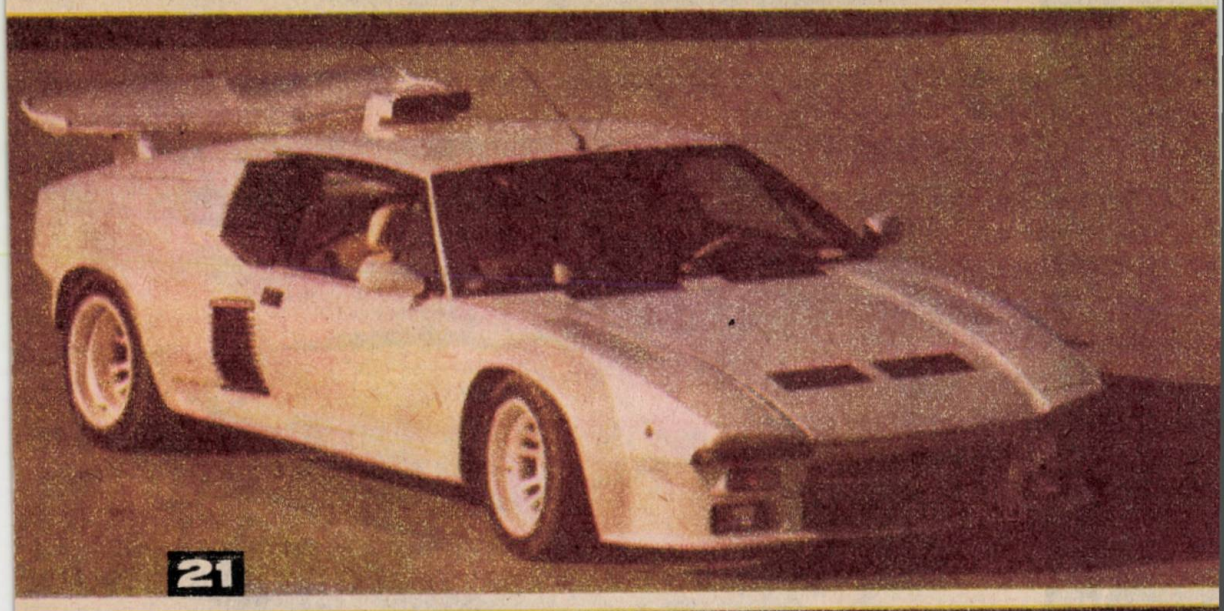
ALBUM AUTO

17

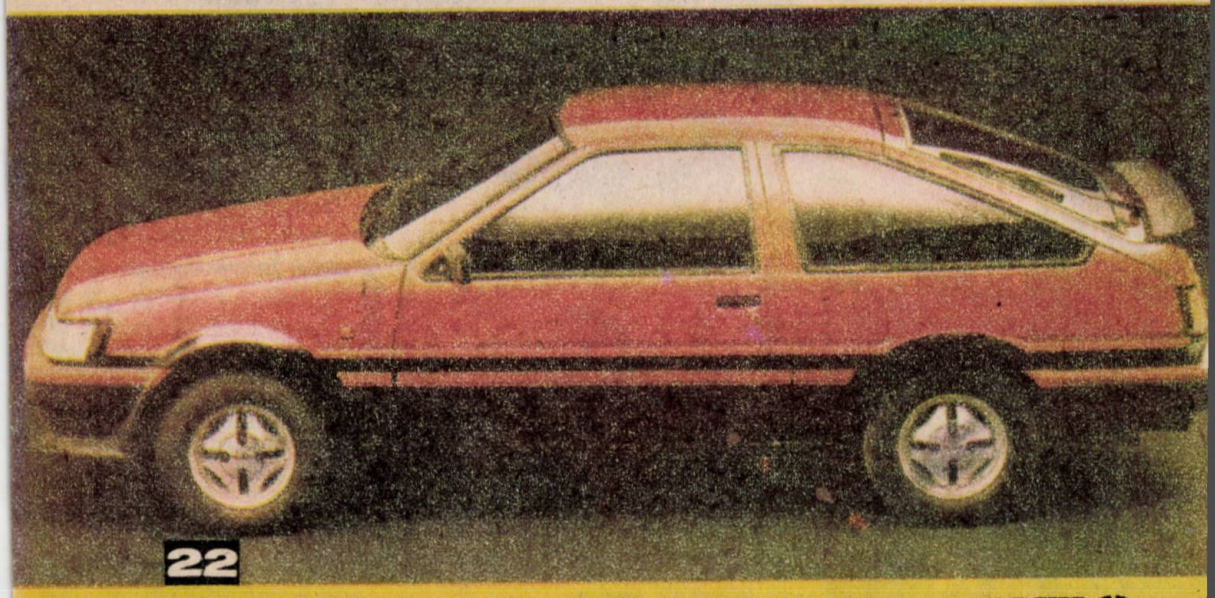
18

19

20



21



22

ALBUM AUTO